Revista de
Aeronáutica
Y ASTRONÁUTICA

NUMERO 800 ENERO–FEBRERO 2011

CENTENARIO
AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA
1911~2011

Resumen del EJÉRCITO DEL AIRE en 2010

Entrevista con el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire

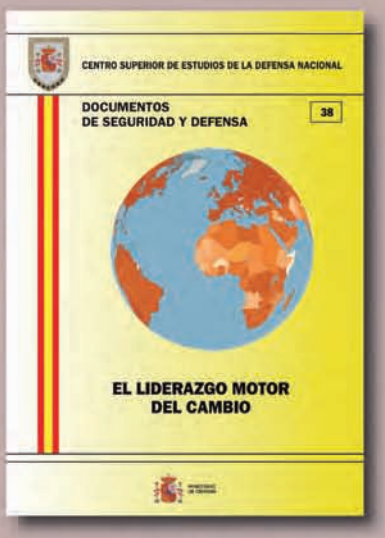
EL REY EN LA PASCUA MILITAR 2011

Novedades Editoriales

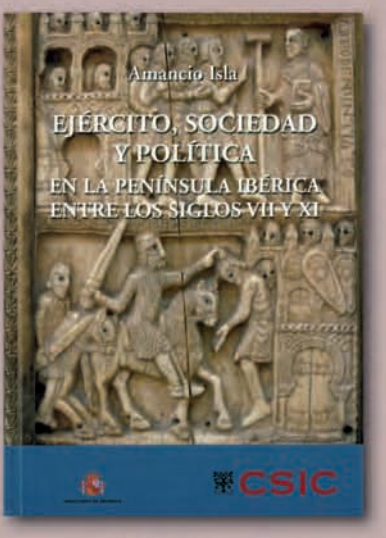
EL LIDERAZGO MOTOR DEL CAMBIO

Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Documentos de Seguridad y Defensa

96 páginas



PVP: 6 euros
ISBN: 978-84-9781-595-6



EJÉRCITO, SOCIEDAD Y POLÍTICA EN LA PENÍNSULA IBÉRICA ENTRE LOS SIGLOS VII Y XI

Amancio Isla Frez

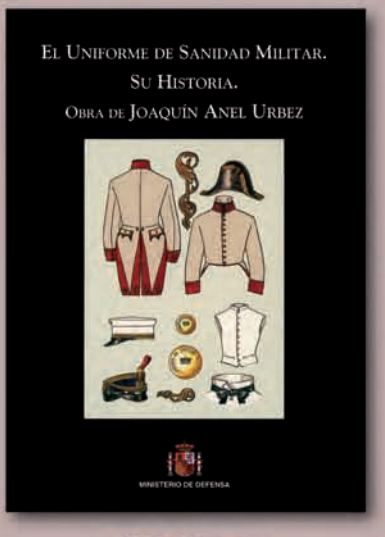
248 páginas

PVP 15 euros
ISBN: 978-84-9781-574-1

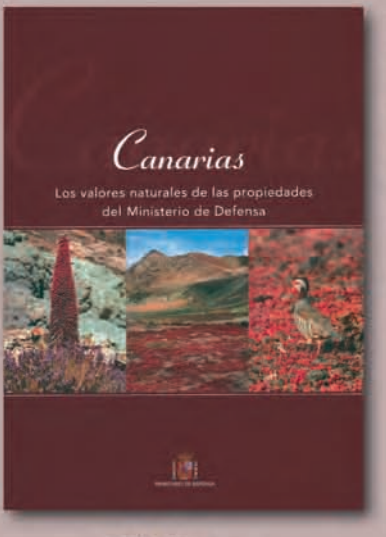
EL UNIFORME DE SANIDAD MILITAR: SU HISTORIA

Joaquín Anel Urbez

440 páginas



PVP: 40 euros
ISBN: 978-84- 9781-613-7



PVP: 40 euros
ISBN: 978-84-9781-581-5

CANARIAS. LOS VALORES NATURALES DE LAS PROPIEDADES DEL MINISTERIO DE DEFENSA.

Secretaría de Estado de Defensa. Dirección General de Infraestructura

222 páginas

Tel.: 91 364 74 27
publicaciones.venta@oc.mde.es

GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DE DEFENSA

DIRECCIÓN GENERAL DE RELACIONES INSTITUCIONALES

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE PUBLICACIONES

Nuestra portada: *Mirage F-1 del Ala 14 de la Base Aérea de los Llanos (Albacete).*
Foto: Sergio Ruiz González

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
NÚMERO 800
ENERO-FEBRERO 2011

artículos

EL REY EN LA PASCUA MILITAR 2011
Por Victor Manuel Hernández 4

ENTREVISTA CON EL JEFE DE ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DEL AIRE
EL EJÉRCITO DEL AIRE DURANTE 2009 8

BUSCANDO LA RESPUESTA A LOS NUEVOS RETOS .....
Por Federico Yaniz Velasco, general de Aviación 16

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2010 24

LA AVIACIÓN CIVIL EN 2010. EL AÑO DEL VOLCÁN
Por José Antonio Martínez Cabeza 64

EL ESPACIO EN 2010
Por David Corral Hernández 72

LA INDUSTRIA AERONÁUTICA EN 2010
Por Julio Crego Lourido, teniente coronel Ingeniero Aeronáutico 82

RESTABLECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE VIGILANCIA RADAR EN EL EVA Nº 22
Por Jesús González García, José Mª Sevilla Prada y Francisco Almerich Simó, coroneles de Aviación 116

Misión cumplida: restablecimiento de la capacidad de vigilancia radar en el EVA nº 22

Todas las dificultades que se presentaron fueron resueltas de manera eficiente, gracias al empuje y entusiasmo de nuestros profesionales. El trabajo que realizaron fue extraordinario. Su disponibilidad, dedicación y profesionalidad, han demostrado la solidez de su preparación técnica y su valía personal.

artículos

OPERACIÓN ATALANTA: PIRATERÍA EN EL SIGLO XXI
Por Juan Ferrero Barberán, comandante de Aviación 124

EJERCICIO AZOR 2010
Por Bernardo Zarallo 132

OPERACIÓN FRONTEX
Por Jesús María Ruiz Fernández, subteniente de Aviación 164

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS (JOPA). ZARAGOZA 22-5-10
Por José Luis Franco Laguna 168

EL PATRONATO DE HUÉRFANOS DEL EJÉRCITO DEL AIRE
Por Rafael Lopez Juliá, general de Aviación 174

LA OTRA NAVIDAD
Por Miguel González Molina, capitán de Aviación 176

Operación Atalanta: piratería en el siglo XXI

El P-3 español, con indicativo CISNE, acaba de despegar de Djibouti con dirección al corredor internacional. Su misión es vigilar el sector de entrada más probable de los grupos de acción de piratas. Además de la coordinación con las unidades de la coalición y sus helicópteros, la tripulación debe prestar especial atención a otros buques cuya presencia obedece a intereses nacionales y cuya posición en la cuadrícula táctica no es siempre bien conocida.

secciones

Editorial 3
Noticiario 38
Noticiario 92
Noticiario 138
Noticiario 180
Nuestro Museo 202
Suboficiales 204
El Vigía 206
Internet 210
Sabías qué? 212
Recomendamos 214
Bibliografía 215

Revista de Aeronáutica y Astronáutica

Director (en funciones):
Comandante: **Antonio Mª Alonso Ibáñez**
aaloiba@ea.mde.es

Consejo de Redacción:
Coronel: **Santiago Sánchez Ripollés**
Coronel: **Pedro Armero Segura**
Coronel: **Joaquín Díaz Martínez**
Teniente Coronel: **Melecio Hernández Quiñones**
Comandante: **Miguel A. Orduña Rodríguez**
Comandante: **Casildo L. Martínez Vázquez**
Comandante: **Antonio Mª Alonso Ibáñez**
aaloiba@ea.mde.es
Capitán: **Juan A. Rodríguez Medina**
jrodmed@ea.mde.es

Secretaria de Redacción:
Maite Dáneo Barthe
mdanbar@ea.mde.es

SECCIONES FIJAS
Aviación Militar: General **Jesús Pinillos Prieto.** Aviación Civil: **José Antonio Martínez Cabeza.** Industria y Tecnología: Teniente Coronel **Julio Crego Lourido.** Espacio: **David Corral Hernández.** Panorama de la OTAN: General **Federico Yaniz Velasco.** Nuestro Museo: Coronel **Alfredo Kindelán Camp.** Suboficiales: Subteniente **Enrique Caballero Calderón.** El Vigía: **"Canario" Azaola.** Internet: Teniente Coronel **Roberto Plà.** Recomendamos: Coronel **Santiago Sánchez Ripollés.** ¿Sabías qué?: Coronel **Emilio Dáneo Palacios.** Bibliografía: Coronel **Antonio Rodríguez Villena.**

Preimpresión:
Revista de Aeronáutica y Astronáutica
Impresión:
Centro Cartográfico y Fotográfico
del Ejército del Aire

Número normal .....2,10 euros
Suscripción anual.....18,12 euros
Suscripción Unión Europea.....38,47 euros
Suscripción extranjero .....42,08 euros
IVA incluido (más gastos de envío)

SERVICIO HISTÓRICO Y CULTURAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICAS

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

Edita

MINISTERIO DE DEFENSA
DIRECCIÓN GENERAL DE RELACIONES INSTITUCIONALES

NIPO. 075-11-007-6 (edición en papel)
NIPO. 075-11-008-1 (edición en línea)
Depósito M-5416-1960 - ISSN 0034 - 7.647

Director:.....91 550 3914
Redacción: 91 550 3921
91 550 3922
91 550 3923
Suscripciones y Administración:.....91 550 3907
91 550 3916
Fax:.....91 550 3935

Princesa, 88 bis - 28008 - MADRID
revistadeaeronautica@ea.mde.es

NORMAS DE COLABORACIÓN

Pueden colaborar con la Revista de Aeronáutica y Astronáutica toda persona que lo desee, siempre que se atenga a las siguientes normas:

1. Los artículos deben tener relación con la Aeronáutica y la Astronáutica, las Fuerzas Armadas, el espíritu militar y, en general, con todos los temas que puedan ser de interés para los miembros del Ejército del Aire.

2. Tienen que ser originales y escritos especialmente para la Revista, con estilo adecuado para ser publicados en ella.

3. El texto de los trabajos no puede tener una extensión mayor de OCHO folios de 32 líneas cada uno, que equivalen a unas 3.000 palabras. Aunque los gráficos, fotografías, dibujos y anexos que acompañen al artículo no entran en el cómputo de los ocho folios, se publicarán a juicio de la Redacción y según el espacio disponible.
Los trabajos podrán presentarse indistintamente mecanografiados o en soporte informático, adjuntando copia impresa de los mismos.

4. De los gráficos, dibujos y fotografías se utilizarán aquellos que mejor admitan su reproducción.

5. Además del título deberá figurar el nombre del autor, así como su domicilio y teléfono. Si es militar, su empleo y destino.

6. Cuando se empleen acrónimos, siglas o abreviaturas, la primera vez tras indicar su significado completo, se pondrá entre paréntesis el acrónimo, la sigla o abreviatura correpondiente. Al final de todo artículo podrá indicarse, si es el caso, la bibliografía o trabajos consultados.

7. No se mantendrá correspondencia sobre los trabajos, ni se devolverá ningún original recibido.

8. Toda colaboración publicada será remunerada de acuerdo con las tarifas vigentes dictadas al efecto para el Programa Editorial del Ministerio de Defensa.

9. Los trabajos publicados representan exclusivamente la opinión personal de sus colaboradores.

10. Todo trabajo o colaboración se enviará a:

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA
Redacción, Princesa, 88. 28008 - MADRID

Con objeto de una mejor coordinación de los artículos que se envíen a Revista de Aeronáutica y Astronáutica, a partir de ahora se ruega lo hagan a través de la secretaria de redacción: **mdanbar@ea.mde.es**.

LIBRERÍAS Y QUIOSCOS DONDE SE PUEDE ADQUIRIR LA REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

En **ASTURIAS:** Quiosco Juan Carlos (Juan Carlos Prieto). C/ Marqués de Urquijo, 18. (Gijón). En **BARCELONA:** Librería Aeronáutica L'Aeroteca C/ Monseny, 22. 08012. Librería Didac (Remedios Mayor Garriga). C/Vilamero, 90. En **BILBAO:** Librería Camara. C/ Euscalduna, 6. En **LA RIOJA:** Librería Paracuellos. C/ Muro del Carmen, 2. (Logroño). En **LEÓN:** Kiosko Campo. Capitán Cortés, 12. 24001. En **MURCIA:** Revistas Mayor (Antonio Gomariz). C/ Mayor, 27. (Cartagena). En **ZARAGOZA:** Establecimientos Almer. C/ San Juan de la Cruz, 3.

Editorial

Paracaidistas: espíritu de servicio

TRAS superar todo tipo de dificultades, el paracaidismo militar iniciaba su andadura en España un ya lejano veintitrés de enero de mil novecientos cuarenta y ocho. Ese día, doce valientes y entusiastas oficiales de la Primera Bandera de Paracaidistas de Aviación, primera unidad española de paracaidistas, realizaban en el aeródromo militar de Alcantarilla el primer lanzamiento en nuestro país.

A ese primer curso de la entonces recién creada Escuela Militar de Paracaidismo del Ejército del Aire le han seguido otros muchos. Durante todos estos años, la Base Aérea de Alcantarilla ha sido testigo de la brillante trayectoria de un centro de enseñanza que, de manera ininterrumpida, ha formado a todos y cada uno de los paracaidistas de nuestras Fuerzas Armadas, y de otras naciones.

Ha pasado mucho tiempo desde esos momentos, y hoy podemos observar con orgullo y satisfacción lo realizado. Formadas por personal altamente especializado, motivado y preparado, nuestras unidades paracaidistas han evolucionado para ser capaces de afrontar los cambiantes retos y desafíos planteados por los diferentes escenarios de actuación del Ejército del Aire, llevando a cabo satisfactoriamente cuantas misiones les han sido asignadas.

OPERANDO en ambiente multinacional, o en un ámbito estrictamente nacional, estas unidades paracaidistas aportan un amplísimo abanico de capacidades, que van desde las acciones de operaciones especiales, el apoyo aéreo cercano a las fuerzas de superficie y el rescate de tripulaciones, hasta aquellas otras derivadas del apoyo y la protección de los medios y unidades aéreas del Ejército del Aire en sus despliegues, el apoyo al transporte aéreo o las operaciones de evacuación de residentes, nacionales y extranjeros, en lugares asolados por desastres naturales o conflictos de todo tipo.

Nada que merezca la pena se consigue sin renuncias y sin entrega. El camino recorrido no ha sido fácil, y se encuentra jalonado por numerosos ejemplos de valor, honor y sacrificio, que han forjado un acendrado espíritu de servicio. Un espíritu que, sustentado en los valores tradicionales del Ejército del Aire, se ha mantenido inalterable a lo largo de su historia y constituye la principal seña de identidad de las unidades paracaidistas.

HEREDADO de aquellos veteranos paracaidistas que, con su vocación, determinación y ejemplo, señalaron el camino a seguir, este espíritu se caracteriza por la disciplina, por una total disponibilidad, por una entrega muy por encima de lo que podría exigir un estricto cumplimiento del deber y por la aceptación del riesgo al servicio de un noble ideal. Un espíritu de servicio que se mantiene plenamente vigente y guía el quehacer diario de cuantos forman parte de estas unidades, desde el primero al último de sus componentes, conscientes de que el desempeño entusiasta de sus cometidos, de cada pequeña tarea, por insignificante que pueda parecer, es importante para cumplir con éxito las misiones que nuestra sociedad nos demanda.

Todo esto ha hecho que nuestras unidades paracaidistas hayan alcanzando un merecido reconocimiento y prestigio nacional e internacional. Unas unidades que son elementos esenciales de nuestra capacidad expedicionaria, contribuyendo a que el Ejército del Aire siga siendo punta de lanza de las Fuerzas Armadas españolas, siempre dispuesto para responder de forma inmediata ante cualquier eventualidad, lo que nos permite ser instrumento eficaz al servicio de nuestra Nación en la defensa de los intereses de España allá donde sea necesario.

El Rey en la *Pascua Militar* 2011

Víctor Manuel Hernández
Fotografías: Pepe Díaz

La "extraordinaria labor" desarrollada por los militares españoles en numerosas misiones en el extranjero, y la contribución de las Fuerzas Armadas "al esfuerzo de austeridad" derivado de la actual crisis económica "que ha exigido priorizar las capacidades militares a alcanzar" fueron algunos de los aspectos destacados por el rey Don Juan Carlos en su mensaje de la Pascua Militar que, como es tradicional, se celebró el 6 de enero en el Palacio Real de Madrid. Acompañado por la Reina Doña Sofía y los Príncipes de Asturias, Don Felipe y Doña Letizia, el rey expresó "a toda la familia militar" el "más profundo reconocimiento que merece por su ejemplar entrega a España y a los españoles"

Por su parte, la ministra de Defensa, Carme Chacón, expuso un balance de la actividad de las Fuerzas Armadas en 2010, en el que destacó la "entrega y excelente capacidad de respuesta" demostrados por el Ejército del Aire durante la reciente declaración de Estado de Alarma. "En menos de veinticuatro horas –añadió–, asumió el mando del control del tráfico aéreo en todo el país. Y lo hizo con discreción, sobriedad y eficacia". Entre las previsiones para el nuevo año, la ministra de Defensa mencionó la tramitación del proyecto de Ley de Derechos y Deberes de los Miembros de las Fuerzas Armadas y la puesta en marcha del nuevo modelo de enseñanza para los suboficiales.

CELEBRACIÓN BICENTENARIA

La Pascua Militar fue instituida por Carlos III en 1782. Don Juan Carlos recuperó esta tradición en 1977 y, desde entonces, en el día de la Epifanía del Señor, recibe a representantes de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil para transmitirles su felicitación por el nuevo año.

Los actos de la Pascua Militar de 2011 se iniciaron poco después del mediodía con la llegada de los reyes y los príncipes de Asturias al palacio. En el patio de la Armería fueron recibidos por el presidente del Gobierno, José Luís Rodríguez Zapatero, el vicepresidente primero y ministro del Interior, Alfredo Pérez Rubalcaba, la ministra de Defensa y el jefe del Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), general del aire José Julio Rodríguez. Tras la interpretación del Himno Nacional y una salva de veintiún cañonazos, Don Juan Carlos pasó revista a una formación de la Guardia Real.

A continuación, los Reyes y los Príncipes de Asturias accedieron al interior del palacio para recibir el saludo de las distintas comisiones: del Ministerio de Defensa, de las Reales y Militares Orde-

Los Reyes y los Príncipes de Asturias escuchan el Himno Nacional a su llegada al patio de la Armería, donde fueron recibidos por el presidente del Gobierno, el vicepresidente primero y ministro del Interior, la ministros de Defensa y el jefe del Estado Mayor de la Defensa.

Don Juan Carlos pasa revista a una formación de la Guardia Real acompañado por el general del Aire José Julio Rodríguez (JEMAD) y el jefe del Cuarto Militar, teniente general Antonio de la Corte García.

nes de San Fernando y San Hermenegildo, de los tres Ejércitos, de la Guardia Civil y de la Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas.

BALANCE DE UN AÑO

Las autoridades y comisiones ocuparon sus puestos en el Salón del Trono. Seguidamente, Don Juan Carlos impuso condecoraciones a veinte militares y guardias civiles, tras lo cual tomó la palabra la ministra de Defensa. Carme Chacón inició su discurso recordando a los militares fallecidos en acto de servicio. "Ellos son –indicó– el testimonio del alto precio que a veces requiere nuestra seguridad".

Al hacer balance de los hechos más relevantes en el ámbito de la Defensa durante 2010, destacó el inicio del nuevo modelo de enseñanza en las Fuerzas Armadas. "Los alumnos que ingresaron en las Academias Militares de Zaragoza y San Javier y en la Escuela Naval de Marín, se graduarán en 2015 como oficiales con una doble titulación, militar y universitaria" explicó la ministra de Defensa, quien avanzó que, a partir del próximo curso, "también nuestros suboficiales obtendrán dos diplomas"; uno de índole militar y otro de carácter civil, como Técnico Superior de Formación Profesional.

En relación con la tramitación parlamentaria de la Ley de Derechos y Deberes de los Miembros de las Fuerzas Armadas, anunció que podría ser aprobada antes del verano. Con esta norma, añadió "nuestros militares dispondrán de un marco que especifica sus derechos y sus obligaciones, así como los cauces para transmitir sus legítimas inquietudes y as-

José Luis Rodríguez Zapatero conversa con los miembros del Gobierno y el JEMAD mientras aguardan la llegada de la Familia Real al palacio.

El Rey dirige su tradicional mensaje de la Pascua Militar a las autoridades y comisiones de las Fuerzas Armadas y la Guardia Civil reunidas en el Salón del Trono.

piraciones". La norma irá acompañada de una nueva Ley Orgánica de Régimen Disciplinario, "que actualice la anterior y que asegure el ejercicio de los derechos y la observancia de los deberes con las máximas garantías", explicó Carme Chacón.

"Nuestras Fuerzas Armadas son un elemento decisivo para el prestigio internacional de España", indicó más adelante al hacer referencia a las misiones en el exterior. Apuntó que tres de las cuatro operaciones en curso están actualmente dirigidas por militares españoles (en Líbano, en el Océano Índico y en Uganda), "un dato –subrayó– que ilustra el grado de confianza que la comunidad internacional deposita en nuestros Ejércitos".

Respecto a la operación Atalanta contra la piratería en el Océano Índico, afirmó que se ha conseguido una sustancial reducción de los secuestros, pero advirtió que el problema persiste. "Así lo atestiguan las veintiocho naves que están secuestradas en este momento, con más de 650 tripulantes a bordo, dos de ellos españoles, por cuya pronta libertad hacemos votos".

Sobre Afganistán, señaló que, después de nueve años, la pasada Cumbre de la OTAN en Lisboa "ha marcado el principio del fin" de la misión. Los países que participan en la ISAF transferirán progresivamente al Gobierno afgano el control del territorio, "una vez que se alcancen las condiciones de seguridad adecuadas en cada distrito o provincia". Un proceso que podría comenzar este mismo año en las zonas de responsabilidad española.

También se refirió a la misión en Bosnia, finalizada el pasado año. "Allí –dijo– nuestros Ejércitos se perfeccionaron para participar en otras misiones. Allí se sembró el merecido prestigio del que ahora gozan nuestras Fuerzas Armadas, en España y en el mundo. Y allí aprendimos que las misiones más complicadas, los conflictos más acendrados, tienen solución si se trabaja para la paz con tenacidad, determinación y valor".

La ministra de Defensa ensalzó, por otra parte, la labor desarrollada en Haití por los militares españoles, que llevaron "esperanza a quienes lo habían perdido todo en aquél torturado país, tan necesitado aún de amparo internacional".

En el ámbito internacional analizó también la Presidencia española del Consejo de la Unión Europea durante el primer semestre. "Con el impulso de España, la Europa de la Defensa a la que aspiramos es hoy más real de lo que era hace un año".Al referirse a las restricciones presupuestarias ocasionadas por la actual coyuntura económica, Carme Chacón subrayó que "hemos sido muy escrupulosos para que no supongan una merma en la operatividad, en la seguridad o en la eficacia de nuestros Ejércitos" y explicó que, a pesar de la contención del gasto, se ha completado la primera fase del

El general del Aire José Jiménez Ruíz (JEMA) encabezaba la comisión que representó al Ejército del Aire en los actos de la Pascua Militar.

programa de renovación de blindados. Así, las tropas en Afganistán operan desde marzo con los nuevos RG–31 y 'Lince', vehículos que ofrecen "la mayor protección disponible" contra minas y artefactos explosivos. "Son inversiones que salvan vidas", destacó Chacón antes de recalcar que, en 2011 "nos esmeraremos por mantener todos los programas de modernización que están en marcha".

Más adelante mencionó el Programa de Liderazgo Táctico en Albacete y el Centro de Excelencia contra Artefactos Explosivos Improvisados en Hoyo de Manzanares, que "son ya dos recursos esenciales para la efectividad de la OTAN". Y anunció la próxima inauguración del Centro de Comunicaciones de la ONU en Quart de Poblet.

Chacón puso de relieve que, en el año concluido, las Fuerzas Armadas han sido reconocidas por segunda vez como la institución que mayor confianza inspira a los españoles, un apoyo que es creciente entre los jóvenes. A su juicio esta percepción se debe a dos cualidades de los militares: valor y generosidad. "Valor para acometer las tareas más arduas, los mayores desafíos, para no darse jamás por vencidos. Y generosidad para actuar como parte de un colectivo, para socorrer a quienes lo precisan, para no desentenderse jamás de los más vulnerables".

El final del discurso de la ministra de Defensa estuvo dedicado a ensalzar los 35 años de reinado de Don Juan Carlos que se cumplieron el pasado noviembre y que constituyen "la etapa más prolongada de libertad, de estabilidad y de progreso que jamás haya conocido España". "Si merecen respeto y consideración los Ejércitos de España –concluyó Carme Chacón– es por sus méritos propios, pero también por la previsión, la serenidad, y la firmeza inquebrantable que ha demostrado en estos siete lustros quien está a su mando".

MENSAJE DEL REY

Las primeras palabras del rey estuvieron dedicadas a "los compañeros que, durante el pasado año, entregaron sus vidas en el cumplimiento del deber", así como "a todas las víctimas de la execrable e inaceptable barbarie terrorista y a sus familias".

Tras expresar su reconocimiento a la labor que desarrollan los militares españoles en muchas zonas del mundo, señaló que su trabajo es "un factor clave para afianzar el peso de España y su compromiso con la paz y la seguridad internacionales". En este contexto, se refirió a la misión recientemente completada en Bosnia, que muestra "el camino a seguir" para las operaciones en que participa actualmente España, como las de Líbano, el Golfo de Adén y Afganistán. Entre las actuaciones en el exterior, también reseñó la misión en Haití tras el terremoto de hace un año, donde las Fuerzas Armadas fueron el "máximo exponente de la movilización de la sociedad española en favor del pueblo haitiano".

señaló que esta iniciativa "dotará del perfil necesario a dichos profesionales que, con su impulso, dan continuidad al trabajo de nuestras unidades".

Destacó también que se han "dado importantes pasos" hacia una Política Común de Seguridad y Defensa coincidiendo con la entrada en vigor del Tratado de Lisboa. En cuanto a los logros de la presidencia española de la Unión Europea el rey señaló que se potenció "el desarrollo de las capacidades militares y su sinergia con las civiles", así como la relación estratégica entre la UE y la OTAN. Don Juan Carlos recalcó que el continuo proceso de transformación de las Fuerzas Armadas "ha de estar en consonancia

El general Pinillos, del Ejército del Aire, saluda a los Reyes y los Príncipes de Asturias en la Saleta Gasparini.

El Rey también subrayó "la enorme trascendencia" que tiene la enseñanza militar y lo "mucho que se espera" del nuevo modelo, cuyo objetivo es formar "excelentes militares" que "consigan la capacidad de liderazgo necesaria para hacerse querer y respetar". Tras recordar que la adaptación al Espacio Europeo de Educación Superior permitirá "dar un paso más en la vinculación de las Fuerzas Armadas con la sociedad a la que sirven", indicó que el anterior sistema de enseñanza, que proporcionó "oficiales con una excelente formación", se complementa ahora con una educación universitaria reglada, que plantea "nuevos retos".

Al referirse a la puesta en marcha del nuevo sistema de enseñanza para suboficiales en el próximo curso académico,

con el nuevo Concepto Estratégico" de la Alianza. Así, dijo, "deben estar preparadas para poder ayudar a promover la seguridad común junto a nuestros socios allá donde se requiera".

El rey concluyó su tradicional mensaje a las Fuerzas Armadas expresando su "gratitud por vuestras continuas muestras de afecto y de lealtad" a la Corona. "Os aliento –añadió– a seguir trabajando con profundo orgullo y probada ilusión en la más alta y noble de todas las labores: el servicio y la entrega a nuestra gran Nación".

Los actos de la Pascua Militar de 2011 finalizaron con el tradicional vino de honor, ocasión que los reyes y los príncipes de Asturias aprovecharon para conversar con los miembros de las diferentes comisiones. ■

Entrevista al General del Aire José Jiménez Ruiz, Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire

"Sin el compromiso de nuestros hombres y mujeres sería imposible llevar a cabo todas las misiones que tenemos encomendadas"

Mi general: muchas gracias por recibirnos para esta entrevista. Han pasado ya más de dos años desde aquel día 21 de julio de 2008 en que tomó posesión de su cargo como jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire. ¿Puede hacernos un breve balance de este tiempo?

—Muchas gracias a vosotros por realizar esta entrevista. Es siempre un placer colaborar con nuestra Revista. En efecto, con mi nombramiento como jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire iniciaba una nueva etapa en mi carrera militar tras más de cuarenta y dos años de servicio. Además de constituir un gran honor y un continuo motivo de satisfacción, asumir la jefatura del Ejército del Aire supone una gran responsabilidad y un reto constante, al que me enfrento día a día con ilusión, confianza y con absoluta dedicación.

Estoy enormemente satisfecho con el trabajo y el esfuerzo de todos los que componen el Ejército del Aire, especialmente en el entorno presupuestario que nos estamos desenvolviendo últimamente. Cada día nos proporciona un nuevo ejemplo de la dedicación de nuestros hombres y mujeres. Sin ellos, sin su compromiso, sería imposible llevar a cabo todas las misiones que tenemos encomendadas, tanto dentro como fuera de nuestras fronteras.

—¿Cuál ha sido su mayor preocupación durante este tiempo?

—Sin ningún tipo de duda, colocaría en primer lugar la seguridad. La seguridad de nuestras fuerzas, de la operación de nuestros equipos y armas, y la seguridad en vuelo. Desgraciadamente, desde que soy responsable del Ejército del Aire, no hemos conseguido el soñado "índice 0" de accidentalidad.

Aunque hay diversos factores que intervienen en los mismos, estoy firmemente convencido de que la actitud personal es el elemento determinante, y es por esta actitud por la que se canalizan y asumen adecuadamente las normas, las limitaciones y los riesgos.

«Asumir la jefatura del Ejército del Aire supone una gran responsabilidad y un reto constante, al que me enfrento día a día con ilusión, confianza y con absoluta dedicación»

Podemos interpretar las estadísticas o contentarnos con el valor de unos números, pero las tripulaciones, las unidades y los mandos aéreos deben tener claro que cada día que no ocurre un accidente no consolida un índice, sino que aumenta exponencialmente las posibilidades de que mañana ocurra. Por otro lado, el experimentar un incidente o accidente no vacuna a nadie para que mañana no vuelva a ocurrir. Nunca podemos bajar la guardia.

—¿Cuáles son los principales retos a los que se enfrenta?

—Durante este tiempo, mi objetivo fundamental ha sido continuar avanzando por el camino bien trazado por mis predecesores, seguir haciendo del Ejército del Aire un instrumento de primera opción al servicio de España y los españoles, prestando una especial atención a nuestro personal, sin duda, nuestro recurso más valioso. Un Ejército del Aire que, firmemente basado en sus valores y orgulloso de su historia y tradiciones, sea capaz de adaptarse y afrontar con éxito los servicios que nuestra sociedad y el complejo contexto internacional nos demandan.

Mis esfuerzos para alcanzar este objetivo se centran en la modernización de la fuerza, en la transformación de las estructuras y de la mentalidad cuando es necesario.

—¿Cómo concretaría el proceso de modernización del Ejército del Aire?

—Somos una herramienta que debe estar siempre preparada para ser empleada con garantías de éxito allá donde el Gobierno de la Nación lo demande, sin olvidar el cumplimiento de nuestra misión más importante que es

Roberto Carlos González Cano

«Somos una herramienta que debe estar siempre preparada para ser empleada con garantías de éxito allá donde el Gobierno de la Nación lo demande, sin olvidar el cumplimiento de nuestra misión más importante que es ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional»

ejercer el control del espacio aéreo de soberanía nacional. Para ello debemos disponer de las capacidades adecuadas para desplegar y operar en todo tipo de escenarios, siendo plenamente integrables en estructuras de mando y de combate multinacionales, e interoperables con otras fuerzas aéreas.

Necesitamos, en definitiva, seguir trabajando en la configuración de un Ejército del Aire que, aunque reducido, ha de ser equilibrado, puntero en aspectos tecnológicos y operativo, realmente operativo, disponible 24 horas y 365 días al año para desplegar y trabajar en cualquier teatro y en las más variadas condiciones.

Pero el material, el armamento más moderno, los mejores sistemas de armas no son nada si la organización no es capaz de gestionarlos con eficacia, si por falta de adecuación de estructuras, por falta de ambición o de preparación, no fuésemos capaces de poner los medios para sacar el máximo partido a nuestro esfuerzo.

Por ello, debemos continuar con ese proceso de transformación en el que nos encontramos embarcados, orientar su evolución hacia los retos que se nos presentan y mejorar en la forma en que los afrontamos día a día. Necesitamos ideas nuevas y una adecuada mentalidad para analizar problemas, para gestionar los procesos de trabajo. Es fundamental llevar a cabo una gestión moderna de todos nuestros recursos; la capacidad de trabajo en equipo, de innovación, la búsqueda de la calidad y la mejora continua han de ser requisitos que nuestros líderes, a cualquier nivel, han de cumplir.

Lógicamente, en todo este proceso hay que destacar el papel que desempeña el personal. Necesitamos contar con personal altamente motivado y preparado, comprometido, conocedor de sus posibilidades y limitaciones, dispuesto a asumir retos y responsabilidades, a actuar con capacidad de liderazgo, a trabajar en equipo. Porque será este personal, los hombres y mujeres que sirven en nuestras filas quienes, al final, pilotarán nuestros modernos aviones, mantendrán operativo nuestro sistema de mando y control, desplegarán y protegerán nuestras unidades e instalaciones en cualquier rincón del mundo, allá donde operemos, gestionarán programas en nuestros cuarteles generales y organismos de apoyo, sin olvidarme también de aquellas otras funciones aparentemente discretas o poco importantes, pero que, a la postre, contribuyen también a alcanzar el éxito en nuestra misión.

Santos Cabrejas de Diego

Quiero, en definitiva, un Ejército del Aire participativo, donde todos sus miembros tengan la capacidad y el convencimiento para, utilizando los cauces establecidos, presentar ideas y propuestas que nos ayuden a seguir avanzando. Es fácil la crítica sin aportar soluciones. Sin duda alguna, hay que avanzar en muchas facetas. Pero ojo, no olvidemos que el Ejército del Aire somos todos los que formamos parte de él, y que tenemos que ver los problemas en su conjunto, con una perspectiva amplia y con generosidad, siempre dispuestos a aceptar lo que nos pueda llegar a afectar en beneficio del Ejército del Aire.

Siempre he pensado que los problemas a los que nos enfrentamos cada día son una oportunidad para mejorar, un reto que hay que superar con el esfuerzo de todos los que formamos parte y queremos al Ejército del Aire, siendo conscientes de que es posible que los cambios no se produzcan a la velocidad que cada uno piensa que es la adecuada. La mayoría de estos problemas son siempre los mismos, aunque, en cada momento, las soluciones requeridas, y la forma en que hay que aplicarlas, son distintas, conforme nuestra sociedad va evolucionando.

—Ha mencionado anteriormente que el personal es el recurso más valioso del Ejército del Aire. ¿Constituye este personal uno de los principales desafíos de su gestión?

—Sin duda alguna creo que el principal reto al que se enfrenta cualquier jefe de Estado Mayor es el personal, sus problemas, sus aspiraciones profesionales y sus necesidades familiares. En este aspecto no creo que seamos muy distintos a cualquier gran empresa u organización moderna. Si tratamos de forma adecuada estos aspectos, buscando una mayor interacción entre los distintos niveles de la organización, con transparencia, conseguiremos un nivel de satisfacción, un grado de identificación y compromiso, que nos permitirá aprovechar las enormes cualidades y capacidades de nuestros hombres y mujeres.

Sé que dirijo una institución formada por casi 27.000 personas, civiles y militares, excelentes profesionales, orgullosos de pertenecer al Ejército del Aire, entregados al servicio de España y los españoles, que se esfuerzan en

«Necesitamos contar con personal altamente motivado y preparado, comprometido, conocedor de sus posibilidades y limitaciones, dispuesto a asumir retos y responsabilidades, a actuar con capacidad de liderazgo, a trabajar en equipo»

dar lo mejor de si mismos y en superar con éxito cuantas adversidades se les presentan. Hombres y mujeres que, en resumen, merecen el mejor de los sistemas de gestión de los recursos humanos. Y en eso estamos trabajando, en estar a la altura adecuada.

—Mi general, en relación con la gestión del personal, nos puede decir cómo se está desarrollando el proceso de implantación de la Ley 39/07, y si considera que la presentación de numerosos recursos administrativos está afectando al funcionamiento del Ejército del Aire. ¿Cuál es su opinión sobre la nueva Ley de Derechos y Deberes?

—La Ley 39/07 de la carrera militar ya está en marcha en el ámbito de las Fuerzas Armadas. Introduce aspectos muy novedosos, y por tanto controvertidos en la forma en que hasta ahora entendíamos el funcionamiento de las Fuerzas Armadas precisamente en lo que estamos hablando, la gestión de personal. Entre estos aspectos ha destacado lo relacionado con los nuevos sistemas de evaluación y ascenso, con la constitución de nuevas escalas, tanto para oficiales como para suboficiales, que ha implicado una vez más la integración de personas que provienen de orígenes distintos con diversas trayectorias profesionales, además de un nuevo modelo de enseñanza.

Ángel Cañaveras Parrilla

«Existen datos objetivos, como es el hecho de que la operatividad del Ejército del Aire no sólo se ha mantenido, sino que incluso ha aumentado, lo que es una muestra más de la profesionalidad de nuestro personal»

Hoy en día nos encontramos en pleno desarrollo reglamentario de la Ley, como es el caso de la reciente aprobación del nuevo reglamento de especialidades, pero también se está trabajando en dotarla de las herramientas necesarias para su aplicación adecuada, como es el caso del nuevo Informe Personal de Calificación, o la modificación de los determinados criterios empleados en las evaluaciones, en base a los ascensos producidos desde que entró en funcionamiento la Ley, para evitar posibles disfunciones que se hayan podido producir.

Con relación a los recursos administrativos a la Ley, no tengo nada que decir más que, como jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, respeto y amparo absolutamente el ejercicio por parte del personal bajo mis órdenes de todos aquellos derechos reconocidos en la legislación vigente que le correspondan. Lo que sí puedo asegurar es que estos recursos no tienen por qué afectar ni al normal funcionamiento del Ejército del Aire, ni a la convivencia o el espíritu de servicio de los miembros del Ejército del Aire, como he podido observar en mis diferentes visitas y encuentros con el personal de nuestras unidades tanto en España como en el exterior. Como prueba de ello, existen datos objetivos, como es el hecho de que la operatividad del Ejército del Aire no sólo se ha

Ángel Cañaveras Parrilla

mantenido, sino que incluso ha aumentado, lo que es una muestra más de la profesionalidad de nuestro personal.

En lo que se refiere a la Ley Orgánica de Derechos y Deberes de los miembros de las Fuerzas Armadas viene a satisfacer los preceptos legales establecidos en la Ley Orgánica de la Defensa Nacional y en la ya citada Ley 39/07 de la carrera militar, regulando el ejercicio de los derechos fundamentales y libertades públicas de los militares, conforme a lo establecido en la Constitución y teniendo en cuenta las exigencias de la condición militar.

En esta Ley Orgánica quedan reflejados los principios generales que, tradicionalmente, han sido y son la base de actuación del militar, contemplando además elementos novedosos a como se ha venido entendiendo hasta ahora la condición de militar, como es el caso de lo relativo al derecho de asociación. Soy razonablemente optimista y espero que pueda ser encauzada adecuadamente.

—En septiembre de 2010 ingresaron en las Academias Generales los primeros alumnos que seguirán un sistema de formación adaptado al nuevo espacio de enseñanza europeo ¿cómo valora este cambio?

—Los planes de estudio de la Academia General del Aire se han ido adaptando a las necesidades de nuestro Ejército a lo largo del tiempo, lo que ha supuesto un proceso de transformación continuo. El nuevo modelo de enseñanza militar se inserta en este proceso, adaptándose a los nuevos criterios establecidos para el sistema educativo general por el nuevo Espacio Europeo de Educación Superior. En este aspecto, me gustaría resaltar que el componente principal de la formación de nuestros futuros oficiales va a continuar siendo el militar y aeronáutico, impartida en academias y escuelas de profunda tradición y de probada garantía, sustentada en una formación universitaria.

En un entorno de estrecha colaboración con el mundo universitario, en el seno de nuestra Academia se ha creado el Centro Universitario de la Defensa (CUD), que es el encargado de impartir el plan de estudios de Ingeniería de Organización Industrial. De esta manera, la promoción de oficiales que comenzó su formación en septiembre de 2010 será la primera que reciba una doble titulación militar y civil.

«El nuevo modelo de enseñanza militar se inserta en este proceso, adaptándose a los nuevos criterios establecidos para el sistema educativo general por el nuevo Espacio Europeo de Educación Superior»

Estamos tomando las acciones oportunas para que en el menor plazo posible el nuevo sistema de enseñanza entre en funcionamiento en los centros de formación de suboficiales, de tal forma que nuestros futuros suboficiales obtengan una titulación de grado superior de formación profesional.

Este nuevo sistema es una herramienta que, junto a los valores característicos del Ejército del Aire y al esfuerzo de los alumnos que acaban de ingresar, nos permitirá seguir disponiendo de profesionales con una excelente formación en todos los aspectos.

—Aunque ya nos ha hablado sobre el proceso de modernización en el que está inmerso el Ejército del Aire, ¿cómo está afectando la actual situación económica a los esfuerzos dirigidos a la modernización de los medios del Ejército del Aire?

—El Ejército del Aire no vive de espaldas a la sociedad a la que sirve y pertenece, compartiendo las inquietudes y preocupaciones que hoy nos afectan a todos los españoles y asumiendo los recortes presupuestarios que hemos sufrido dentro de un contexto generalizado de contracción económica a nivel nacional.

Roberto Carlos González Cano

Tratamos de obtener el máximo rendimiento de los recursos a nuestra disposición, siguiendo una política de austeridad generalizada, reconsiderando nuestras prioridades de gasto y modificando nuestros planes de adquisición según el contexto financiero. Es innegable que esto va a suponer que una parte de nuestros planes de modernización se van a ver afectados y sufrirán retrasos. Con relación a los

«Tratamos de obtener el máximo rendimiento de los recursos a nuestra disposición, siguiendo una política de austeridad generalizada, reconsiderando nuestras prioridades de gasto y modificando nuestros planes de adquisición según el contexto financiero»

programas principales, como es el caso del C.16 Eurofighter y el A400M, confiamos en se desarrollen de acuerdo a la programación establecida.

—Mi general, no sólo es necesario modernizar los medios con los que cuentan, sino que hay que asegurar que los disponibles puedan ser utilizados en las mejores condiciones ¿el sostenimiento de las aeronaves y de los diversos equipos también está afectado por el recorte presupuestario?

—Nuestro objetivo principal es llevar a cabo las misiones que tenemos asignadas en el marco de este difícil escenario económico, estableciendo como parámetros principales de nuestra actuación preservar la seguridad en la operación, la priorización de los recursos económicos disponibles según las necesidades y la racionalización del gasto. Con ello pretendemos mantener las capacidades con las que actualmente contamos, minimizando el impacto que los recortes presupuestarios pudieran tener sobre el entrenamiento de las tripulaciones.

Todo ello nos continuará exigiendo gestionar los recursos disponibles con la máxima eficiencia, limitando todo lo posible el impacto del escenario económico en la disponibilidad y operatividad de nuestras unidades. En este punto me gustaría destacar los grandes logros obtenidos como resultado de la implementación del plan de racionalización y optimización del gasto en el ámbito del Ejército del Aire, enmarcado dentro de los planes de austeridad elaborados por el Ministerio de Defensa, y que vuelve a poner de manifiesto el grado de compromiso y el sentido de la responsabilidad mostrado por los componentes del Ejército del Aire en estos momentos.

Además de la actividad llevada a cabo por nuestras maestranzas y centros logísticos, necesitamos contratar trabajos de mantenimiento de nuestras aeronaves a la industria nacional. Este proceso se puede planear con antelación, ya que se trata de tareas programadas. Evidentemente las limitaciones presupuestarias afectan significativamente la contratación de estos trabajos. El problema se agrava cuando tratamos de tareas no programadas que obligan a realizar un esfuerzo extraordinario y a modificar el planeamiento.

Jon Lizárraga

«Pretendemos mantener las capacidades con las que actualmente contamos, minimizando el impacto que los recortes presupuestarios pudieran tener sobre el entrenamiento de las tripulaciones»

También nos vemos afectados en la contratación de repuestos y reparaciones de componentes y accesorios de los aviones. Para tratar de afectar lo mínimo posible a la disponibilidad de la flota en los años sucesivos, se están tomando medidas responsables de contención en el empleo de las horas de vuelo que mitiguen los efectos que la falta de recursos económicos pueda generar en la adquisición de los repuestos que tienen plazos de generación superior a los dos años.

Para obviar en lo posible los efectos descritos, se está intentando optimizar los recursos disponibles al objeto de obtener con ellos el máximo de servicios de mantenimiento.

—Sabemos por algunas de sus declaraciones públicas, que en el campo del sostenimiento están llevando a cabo actuaciones que se podrían calificar al menos de novedosas ¿podría darnos algún dato más en este sentido?

—Nuestro Mando de Apoyo Logístico ha desarrollado el denominado programa Fénix, cuyo objetivo es mejorar la eficacia de las maestranzas aéreas y centros logísticos. Se trata de implantar modelos de carácter innovador que optimicen los recursos humanos, materiales y económicos, para proporcionar el máximo nivel de sostenimiento al mínimo coste.

Esta estrategia es acorde con las líneas marcadas por la Secretaría de Estado de Defensa, buscando fórmulas que permitan obtener un mejor aprovechamiento de las capacidades de instalaciones y equipamiento de sostenimiento, como es el uso compartido con la industria mediante modelos de cooperación.

Una vez identificadas nuestras capacidades excedentarias de sostenimiento y contando con la iniciativa de la industria nacional, nos permitirá acometer proyectos de cooperación internacional en áreas de ingeniería, motores, radares o equipos electrónicos. Estamos dando nuestros primeros pasos de colaboración con la industria y será importante conocer cuál es el fruto, para extraer conclusiones e introducir mejoras de gestión.

—En este entorno que hemos venido mencionando ¿está contemplando medidas drásticas, como el cierre de instalaciones o la disolución de unidades?

—No está dentro de nuestros planes el cierre de ninguna instalación, más teniendo en cuenta que esas decisiones no son de ida y vuelta, y que deben ser fruto de un minucioso proceso de planeamiento, en base a las necesidades y no a situaciones coyunturales. El Ejército del Aire se dimensionó adecuadamente hace ya algún tiempo, recorde-

«No está dentro de nuestros planes el cierre de ninguna instalación, más teniendo en cuenta que esas decisiones no son de ida y vuelta, y que deben ser fruto de un minucioso proceso de planeamiento, en base a las necesidades y no a situaciones coyunturales»

Ricardo Pérez Iruela

«La seguridad de la que gozamos los españoles en nuestro país es fruto de esta labor callada que ejercen nuestros profesionales de forma ininterrumpida las 24 horas del día los 365 días del año, materializada por el sistema de defensa aérea con sus radares, centros de mando y control, bases y aeronaves en estado de alerta»

mos el cierre de las Bases de Reus, Jerez o Manises, por lo que ahora no es necesario tomar medidas adicionales en ese sentido.

Por otra parte, es evidente que el entorno presupuestario nos obliga a priorizar y racionalizar, como he mencionado anteriormente. Vamos a reducir nuestra actividad aérea considerada no esencial, lo que nos permitirá aliviar parcialmente la carga logística de las unidades interesadas, y dedicar el potencial humano y las capacidades materiales de mantenimiento remanente en el sostenimiento de otros sistemas de armas.

En cualquier caso, se van a mantener los planes de adiestramiento básico de las unidades, lo que permitirá a nuestras tripulaciones cumplir con sus cometidos con las mayores garantías de seguridad.

—Teniendo en cuenta estas difíciles circunstancias económicas existentes hoy en día, ¿considera que su labor en la actualidad es más compleja de lo que lo fue para los anteriores jefes de Estado Mayor?

—No pienso que ninguno lo haya tenido mucho más fácil o difícil que yo. Considero que cada etapa ha contado con diferentes factores que, bien por la coyuntura histórica, o por la mayor o menor disponibilidad de recursos económicos, humanos o materiales, han esbozado escenarios bien distintos para cada uno de mis predecesores, quienes, con su liderazgo y buen hacer, han cimentado sólidamente las bases que sustentan nuestra Institución.

—En determinados ambientes se pone en tela de juicio el papel que juega el poder aéreo en la resolución de los conflictos actuales ¿cuál es el papel del Ejército del Aire en las operaciones en las que España está contribuyendo?

—En primer lugar me gustaría resaltar que el Ejército del Aire, máximo exponente del poder aéreo en España, tiene una misión que realizar en tiempo de paz y sin salir de casa. La seguridad de la que gozamos los españoles en nuestro país es fruto de esta labor callada que ejercen nuestros profesionales de forma ininterrumpida las 24 horas del día los 365 días del año, materializada por el sistema de defensa aérea con sus radares, centros de mando y control, bases y aeronaves en estado de alerta.

Además, el Ejército del Aire realiza también otras muchas misiones cuyo objetivo es, de una forma más directa, mejorar el bienestar de todos los españoles y contribuir a la acción del Estado desde el aire, apoyando a las fuerzas y cuerpos de seguridad del Estado, participando en la lucha contra incendios, llevando a cabo misiones de búsqueda y salvamento, de control de la inmigración, etc.

Tradicionalmente, el Ejército del Aire se ha caracterizado por tener una marcada mentalidad expedicionaria. Llevamos más de veinte años realizando un papel activo y clave en la contribución española en operaciones de paz, de gestión de crisis y resolución de conflictos. La primera fuerza de nuestro país que desplegó para apoyar una misión de mantenimiento de paz auspiciada por Naciones Unidas fue el destacamento del Ejército del Aire en Namibia, que inició sus operaciones un ya lejano mes de marzo de 1989.

Desde entonces, la presencia del Ejército del Aire se ha extendido por todos los rincones del mundo. Los cielos de los Balcanes, Ruanda, Lituania, el Chad, el Golfo Pérsico o Kirguistán han sido, entre otros, testigos de excepción de la intensa actividad desarrollada por nuestros destacamentos. Aeronaves del Ejército del Aire son visibles en catástrofes, en evacuaciones de residentes, transportando la ayuda y asistencia necesaria para aliviar el sufrimiento de muchas personas fuera de nuestras fronteras, ofreciendo una respuesta rápida y sin limitaciones geográficas.

No hemos permanecido ajenos a los cambios en la naturaleza de los conflictos, adaptándonos a los condicionantes de todo tipo existentes en los nuevos escenarios y cumpliendo con nuestros compromisos internacionales allá donde sea necesario. Como sabéis, actualmente mantenemos destacamentos en Yibuti, dentro de la operación "Atalanta" de la Unión Europea contra la piratería marítima, y en Afganistán.

En este último país llevamos nueve años operando desde diferentes lugares. A lo largo de estos años hemos

aumentado de forma significativa nuestra participación en las labores de estabilización, reconstrucción y desarrollo de Afganistán. Desde su activación hace cinco años, asumimos el mando de la base avanzada de Herat, que hoy se ha convertido en la principal base de ISAF en el oeste del país, y también iniciamos nuestras operaciones desde Qala e Naw, donde hemos ido incrementando nuestras capacidades desplegadas. Y hace casi un año, nos hicimos cargo de la dirección y gestión del aeropuerto internacional de Kabul, el más importante del país, durante un periodo de seis meses.

Proporcionamos personal y medios aéreos para las operaciones en las que participan las Fuerzas Armadas españolas. En las operaciones en curso contribuimos con aviones de transporte y patrulla marítima, helicópteros de aeroevacuación, equipos TACP y personal de protección y apoyo al despliegue. Además, participamos activamente en el sostenimiento de todos los contingentes de las FAS mediante el transporte aéreo de personal y material entre el territorio nacional y los distintos teatros de operaciones, asegurando además las rotaciones de contingentes dentro de las zonas de operaciones y con un papel fundamental en el desarrollo de aeroevacuaciones.

—Por último, ¿cuál es el Ejército del Aire del futuro?

—Como ya he dicho, el Ejército del Aire se encuentra en evolución permanente, para adaptarse a las necesidades de la Nación y al entorno estratégico en el que vivimos.

Por un lado, estamos plenamente integrados en la seguridad compartida de la Unión Europea y la defensa colectiva de la OTAN, siendo plenamente interoperable con Fuerzas Aéreas amigas y aliadas. Dedicamos enormes esfuerzos en este sentido, como nuestra misión actual en Afganistán. Es previsible que las misiones en el exterior continúen durante los próximos años, por lo que necesitamos consolidar nuestra capacidad expedicionaria.

Por otro lado, se está impulsando una única acción del Estado en materia de seguridad y defensa mediante la contribución de los medios disponibles evitando duplicidades entre las capacidades existentes entre diversos organismos. El Ejército del Aire proporciona sus capacidades de respuesta ante las necesidades del Estado, liderando la acción única en y desde el aire, además de apoyar a otras Instituciones.

En este panorama, el Ejército del Aire debe ser cuantitativamente reducido pero altamente tecnificado, disponer de un sistema logístico racionalizado, operar medios que integren tecnología espacial y sistemas aéreos no tripulados, además de contar con un personal que disponga de completas capacidades profesionales y que esté altamente motivado.

Nuestra profesión es de riesgo, dinámica, en constante evolución y cada día más especializada, adaptándose a los cambios constantes de la sociedad, pero sin perder ninguno de los valores fundamentales de compañerismo, valor, disciplina, sentido del servicio y respeto a los demás. Los nuevos componentes del Ejército del Aire utilizan las últimas tecnologías en su formación técnica, pero sin olvidar nuestras raíces. El futuro del Ejército del Aire está en manos de una juventud en la que todos tenemos plena confianza. Sin ningún tipo de duda el Ejército del Aire del futuro es el que estamos construyendo hoy en día.

Nuestra ambición es estar permanentemente disponibles al servicio de España, defendiendo los intereses esenciales expresados en nuestra Constitución, así como asegurar la libertad, la vida y la prosperidad de todos los españoles ■

«Tradicionalmente, el Ejército del Aire se ha caracterizado por tener una marcada mentalidad expedicionaria. Llevamos más de veinte años realizando un papel activo y clave en la contribución española en operaciones de paz, de gestión de crisis y resolución de conflictos»

Roberto Carlos González Cano

«El Ejército del Aire debe ser cuantitativamente reducido pero altamente tecnificado, disponer de un sistema logístico racionalizado, operar medios que integren tecnología espacial y sistemas aéreos no tripulados, además de contar con un personal que disponga de completas capacidades profesionales y que esté altamente motivado»

Reflexiones ante la segunda década del siglo XXI

Buscando la respuesta a los *nuevos retos*

Federico Yaniz Velasco
General de Aviación
Miembro de número del SHYCEA

La primera década del siglo XXI ha quedado atrás y el año 2010 nos ha introducido casi sin darnos cuenta en el segundo decenio de este siglo. La década pasada nos trae muchos recuerdos, pero lo primero que nos viene a la memoria son los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 en Nueva York y Washington. Sin embargo, desde comienzos del año 2000 ha habido muchos otros hechos dignos de recordar y algunos han supuesto avances positivos para la Humanidad. Nos hemos acostumbrado rápidamente a ellos y quizás no los valoramos debidamente. En cualquier caso, para dar una imagen certera de los pasados diez años es preciso recordar, no sólo los momentos dramáticos, sino también sus aspectos positivos en unos tiempos en que el escepticismo y la desesperanza están tan extendidos. En efecto, la primera década del siglo nos ha traído también nuevos retos a la seguridad que tenemos que conocer para poder responder adecuadamente.

UNA DÉCADA PELIGROSA, UNA DÉCADA PRODIGIOSA

Terminó la década anterior con las operaciones en los Balcanes y comenzó la presente con el nacimiento del euro. También nació en esta década el Tribunal Internacional de Justicia, se ha logrado el mapa del genoma humano, se ha extendido globalmente el uso de internet y han aparecido la "Wikipedia", "Facebook", "Twitter" y "Youtube". Su uso ha favorecido el acceso a la información pero también ha permitido que "Wikileaks" haya difundido universalmente el conocimiento de materias reservadas, destapando conductas impropias y contribuyendo a generalizar la desconfianza. Por otra parte, en el plano de las relaciones internacionales el G-20 ha pasado a ser un nuevo órgano de regulación más justo que otros foros, convirtiéndose en el principal grupo de encuentro de los líderes del mundo. Al Papa Juan XXIII le ha sucedido Benedicto XVI y al presidente Bush le ha sustituido, en la Casa Blanca, el primer presidente no blanco de los Estados Unidos. La presidencia de Obama es un hito en la historia de su país, pese a que su labor política haya enfriado los entusiasmos que produjo su elección. En otro plano, la preocupación por el clima y el "miedo" al calentamiento del planeta han hecho que la opinión pública mundial esté tomando conciencia de la necesidad de preservar nuestro entorno natural. El escaso éxito de algunas cumbres sobre el tema, como la de Copenhague o la de Cancún y el uso poco riguroso y escandaloso de estos temas por supuestos líderes no son obstáculo para que el cuidado de nuestro planeta se haya convertido en una prioridad para todos los gobier-

Llegada de un avión de entrenamiento de la flota AWACS de la OTAN a Islamabad (Pakistán) con ayuda humanitaria el 20 de septiembre de 2010.

nos responsables. También conviene recordar que en los pasados diez años se ha avanzado en la extensión de la cultura y los cuidados médicos a lugares deprimidos y recónditos del planeta aunque todavía queda mucha labor por hacer en esos campos.

Durante los últimos diez años han ocurrido muchos otros acontecimientos que todavía no han podido valorarse adecuadamente. La República Popular China se ha convertido en la segunda potencia económica mundial, la India avanza rápidamente en su desarrollo y ambos países se están dotando de un arsenal moderno y cuantioso. Sin embargo, la carencia de democracia en China y las sangrantes desigualdades sociales existentes en la India no favorecen un futuro carente de sobresaltos. En la carrera del espacio hay nuevos actores y para algunos analistas, en ese espacio está el futuro de la humanidad, aunque muchos piensan que además terminará convirtiéndose en el campo de batalla del mañana. En cualquier caso, el uso del espacio para la defensa se acelera y con ello la multiplicación de la basura espacial que ya constituye una verdadera amenaza para los satélites. El intento de lograr la estabilidad en Afganistán ha costado la vida a más de 700 miembros de ISAF sólo en el último año. La situación sigue preocupando seriamente a los países de la OTAN y a sus socios que además temen que el vecino Pakistán caiga en la anarquía o en manos de los talibanes.

El material nuclear ha seguido usándose ampliamente para la producción de energía y para otros fines pacíficos pese a la resistencia de algunos que consideran que las centrales nucleares son un peligro latente. Por otra parte, mientras que los dos colosos del armamento nuclear parecen dispuestos a reducir sus arsenales existe la sospecha de que cada vez más países, no sólo Irán, hayan accedido o estén a punto de acceder al armamento nuclear. Los retos de Corea del Norte y las dudas sobre el uso que Irán hará de su creciente capacidad investigadora han preocupado a muchos y ha tensado las relaciones con los respectivos vecinos y con los países occidentales. Las recientes agresiones de Corea del Norte a su vecino del Sur ponen serias interrogantes a las verdaderas intenciones de los dirigentes de Piongyang y, sobre el papel, de algunos poderosos vecinos. En el lado positivo se puede poner la voluntad, expresada el 5 de abril de 2009, del presidente Obama de erradicar las armas nucleares, seguida del éxito de conseguir que sus prioridades quedaran reflejadas en la Resolución[1] del Consejo de Seguridad de la ONU núm. 1887 adoptada el 9 de septiembre de 2009 y en la reunión sobre el tema celebrada en Washington el 12 y 13 de abril de 2010. Sin embargo, hay algunos países no firmantes del Tratado de no-Proliferación que siguen desarrollando sus capacidades nucleares. Tras los difíciles años pasados por Rusia, Putin y Medvedev han conseguido indudables cambios y han inspirado una renovación en su país. La Federación Rusa, pese a algunas carencias en su modelo de democracia, ha vuelto con fuerza al escenario mundial conservando sus relaciones tradicionales y mejorando las que mantiene con los países de la Unión Europea. Simultáneamente se ha iniciado un lento deshielo de sus relaciones con los Estados Unidos que se ha acelerado desde el comienzo del mandato del presidente Obama. Ese deshielo, a veces paralizado por mutuos recelos, ha favorecido el acuerdo Obama-Medvedev de julio de 2009 de reducir las cabezas nucleares estratégicas desplegadas, que pasarían de las 2200 americanas y las 2800 rusas, a un número entre 1675 y 1500, para ambos países, en el año 2020.

El proceso iniciado con la firma del primer Tratado de Reducción de Armas Estratégicas Nucleares, conocido como START I (*Strategic Arms Reduction Treaty*), en 1991 y ratificado en 1994 expiró el 5 de diciembre de 2009. El cumplimiento de ese tratado, del START II y del STOR (*Strategic Offensive Reduction Treaty*) de 2002 han reducido significativamente las cabezas nucleares en poder de las grandes potencias nucleares. Con el acuerdo Obama-Medvedev seguirá ese proceso. El Senado de EE.UU ratificó este nuevo tratado el 22 de diciembre de 2010.

---

[1]La Resolución núm. 1887 insta a los signatarios del Tratado de No Proliferación Nuclear a que cumplan sus compromisos, afirma que las garantías del OIEA son esenciales y que no se dejaran pasar las violaciones del Tratado.

La quiebra de Lehman Brothers el 15 de septiembre de 2008 parece ya lejana pero sus efectos, precedidos y seguidos de políticas financieras inasumibles en economías sanas han tenido efectos devastadores. El caos producido en el sistema financiero internacional sigue afectando a medio mundo. Al otro lado del Atlántico, la Unión Europea termina el decenio con la peor crisis desde su creación y han aflorado graves problemas financieros y económicos con repercusiones en la cohesión comunitaria y en la política común. Deudas públicas abultadas, burbujas inmobiliarias y economías no competitivas han llevado a la desconfianza e incluso a dudar de la viabilidad del euro como moneda común. El 17 de diciembre de 2010 los líderes de la UE, en la última reunión bajo la Presidencia rotatoria belga, acordaron en Bruselas una ligera reforma del Tratado de Lisboa que permitirá constituir un fondo de rescate permanente para ser usado en defensa de los países con dificultades. La rápida ampliación más la adopción del euro sin homogeneizar las políticas económicas y fiscales y la necesidad de tomar las medidas extraordinarias ya mencionadas, han hecho que en los últimos años hayan aflorado tensiones entre los miembros de la UE. Por todo ello, la entrada en vigor del Tratado de Lisboa en enero de 2010 no ha llegado en el mejor momento.

Iberoamérica no se ha visto tan afectada por la crisis económica como otras partes del mundo y algunos países del área como Brasil despunta como poder emergente. Sin embargo, el indudable progreso económico y desarrollo político democrático de los pasados años no ha estado exento de dificultades. El mundo iberoamericano sigue sin encontrar su papel colectivo en el mundo y sigue siendo objeto de las presiones de las grandes potencias económicas que pretenden explotar los grandes recursos y materias primas de la región. Pese a la cada vez más numerosa presencia en España de ciudadanos iberoamericanos y de empresas españolas en la región, se siguen ignorando en muchos aspectos prácticos nuestra comunidad de lengua y cultura. El español es la lengua universal común de todos los pueblos hispanos y está extendida por todo el mundo. Sin embargo, su enseñanza en algunas partes de España se ve a veces relegada por la de otras lenguas peninsulares. En otros casos, es el aprendizaje de lenguas extranjeras, como el inglés, el que se hace en ocasiones a costa de la adecuada dedicación al español. Por otra parte, los esfuerzos realizados en las cumbres iberoamericanas y por los órganos permanentes de cooperación no se han traducido en una voluntad política capaz de forjar una verdadera comunidad iberoamericana con una visión concertada ante los graves problemas a los que se enfrenta la humanidad.

Con motivo de unas gravísimas inundaciones, la OTAN envió gran cantidad de ayuda humanitaria a Pakistán. En la fotografía un avión AWACS descargando 17 toneladas de material en Islamabad (Pakistán). 20 de septiembre de 2010.

REFLEXIONES SOBRE LA NUEVA INSEGURIDAD

Como hemos visto, el panorama estratégico ha cambiado notablemente en los últimos diez años y aunque algunos conflictos como la insurrección tamil en Ceilán han terminado, existen muchos otros que siguen estancados. La larga descolonización del Sahara, el conflicto Palestino-Israelí, la situación convulsa en el Congo y otros países de África -como recientemente la Costa de Marfil- y las heridas abiertas en el Cáucaso, en Birmania, en Afganistán etc. son tan sólo una muestra de los conflictos que han seguido atormentando a poblaciones inocentes durante gran parte del decenio. Por desgracia, hay muchas otras zonas del mundo en que la ley, el orden y los derechos humanos no existen para sufrimiento de millares de personas y territorios que carecen de gobernanza o ésta es ejercida despóticamente. Es el caso de los estados fallidos y las numerosas dictaduras existentes en el mundo. Finalmente, el terrorismo en sus múltiples formas, con la posibilidad del uso de material nuclear, radiológico, bacteriológico o químico, la piratería renacida y sobre todo el peligro de ataques cibernéticos se ciernen hoy sobre los ciudadanos del mundo.

Los intentos de acceso no autorizado contra sistemas informáticos tanto privados como públicos se han multiplicado en los primeros años del siglo. Desde trucos para conocer las contraseñas y hacerse con cuentas de correo electrónico hasta intentos más complejos de acceder a las cuentas y redes informáticas han llevado la alarma a la comunidad internacional. La cada vez mayor frecuencia y gravedad de estos incidentes y los ataques cibernéticos contra Estonia ocurridos en abril y mayo de 2007, llevó a la OTAN a tomar una postura firme contra esos posibles ataques que pueden ser realizados tanto por individuos aislados como por bandas ma-

Foto de familia de los jefes de Estado y Gobierno presentes en la última Cumbre de la OTAN. Lisboa, 19 de noviembre de2010.

fiosas o servicios especializados de terceros países. Se hizo una evaluación exhaustiva sobre el problema que se plasmó en un informe presentado en la reunión de los ministros de Defensa celebrada en octubre de 2007 antecedente de lo acordado sobre el tema en el Concepto Estratégico aprobado en Lisboa en noviembre de 2010. Los intercambios de información son cada vez más dependientes de los sistemas informáticos que también constituyen el sistema nervioso que controla la mayoría de las redes telefónicas, eléctricas y de control del tráfico aéreo, terrestre y marítimo. Por ello, la Defensa Cibernética recogida en el Concepto Estratégico aprobado en Lisboa se ha convertido en una necesidad operativa. La dependencia, que de los sistemas informáticos tienen hoy todas las actividades humanas, supone una vulnerabilidad contra la que hay estar prevenido y preparado. Un ataque contra esos sistemas podría producir un grave impacto en la vida de un país pues podría suponer la paralización de industrias, transportes y otros servicios esenciales para el normal desarrollo de la actividad humana. La llamada Defensa Cibernética ha pasado a ser una capacidad imprescindible para evitar la paralización de los mencionados servicios.

Los medios de comunicación y los transportes han seguido avanzando en los pasados diez años y el mundo se ha "empequeñecido" para los seres humanos que son cada vez más conscientes de la diferente calidad de vida en distintas partes del planeta. Las migraciones, que siempre han existido, se han convertido en un fenómeno muchas veces incontrolado y de enormes consecuencias políticas, culturales y económicas. Mafias internacionales controlan parte de ese tráfico de seres humanos. Algunos países de Europa se enfrentan al reto de asimilar la presencia de grupos cada vez más numerosos de habitantes procedentes de otros continentes. Una emigración controlada puede ser beneficiosa para los países emisores, para los receptores y para los emigrantes. Una emigración incontrolada puede ocasionar graves problemas a la seguridad. La escasez de ciertos recursos en muchas partes del globo hace necesario el transporte de suministros vitales. Las líneas de transporte son vulnerables a los ataques terroristas o criminales. El renacimiento de la piratería ha sido un fenómeno creciente que obliga a tomar medidas para contrarrestarlo. Las nuevas formas de piratería son un reto que es preciso enfrentar con procedimientos adecuados. La OTAN, la UE y muchas naciones están aprendiendo nuevos métodos para volver a desterrar el bandidaje en el mar.

¿Por qué los ataques del 11 de septiembre han marcado tan profundamente la vida de los habitantes del planeta? Aquellos ataques de aquel 11 de septiembre no fueron los primeros ni han sido los últimos actos terroristas. Sin embargo, por la forma en que fueron realizados, por el elevado número de víctimas, pero sobre todo por lo representativo de la ciudad de Nueva York y de su distrito financiero, señalaron un antes y un después en la historia sangrienta de la ignominia y el terror. Por desgracia, a esos ataques sucedieron muchos otros como los ocurridos, el 11 de marzo de 2004 en Madrid, el año 2005 en Londres y con demasiada frecuencia durante toda la década en Pakistán, Iraq, Argelia, Afganistán y en otros muchos lugares de todo el mundo. Todos esos ataques han dejado huellas de profundo dolor y en alguno de los países han dificultado notablemente su desarrollo social y económico. Por otra parte, la lucha contra el terrorismo ha supuesto la inversión de cuantiosos fondos en la adopción de medidas de seguridad y la dedicación de valiosos recursos humanos al análisis del fenómeno terrorista. La prevención contra esos

ataques ha afectado a las actividades diarias de los ciudadanos de todo el mundo ocasionando molestias y retrasos en viajes, en visitas e incluso en los trámites administrativos más habituales. En la opinión pública de muchos países del mundo existe la sensación de que, si bien no vivimos en estado de guerra, pese a que sea así en determinados lugares, tampoco estamos en tiempos de paz. La sensación de emergencia aumenta cuando se viaja y los controles de seguridad nos recuerdan que el riesgo de ataque terrorista puede materializarse en cualquier lugar.

La crisis económica ha impactado con mayor o menor fuerza en las economías de las naciones de Europa y de los Estados Unidos y sigue actualmente preocupando a muchos países. En otras partes del mundo se ha resistido mejor la crisis e incluso en algunos casos se han mantenido o aumentado los ya altos índices de crecimiento anual. Esta situación ha resaltado el papel de los llamados países emergentes que ya desde hace años venían atrayendo la atención de estudiosos y analistas como potencias del futuro. La República Popular China, la Unión India y la República Federal de Brasil son países con una población elevada y en el caso de Brasil en rápido crecimiento, con una gran extensión territorial y con unas economías muy potentes con gran capacidad de crecimiento y van a jugar sin duda un papel destacado en la escena mundial. No obstante, no es conveniente ignorar los graves desajustes y desigualdades económicas que afectan a la población de los tres países y el déficit democrático de la República Popular China. Esa situación podría traducirse en una inestabilidad de consecuencias impredecibles.

En efecto, los conflictos en cualquier parte del planeta pueden afectar a la estabilidad de otros países incluso muy alejados y en determinadas circunstancias a la estabilidad general de nuestro mundo. Esa influencia desestabilizadora viene dada por las cada vez más intensas relaciones internacionales, por las migraciones generalizadas, por la implantación universal de algunas multinacionales, por intereses económicos globales y por otras causas. Por ello, es preciso tener en cuenta la situación estratégica general para poder afrontar con éxito los retos a nuestra seguridad. Sin embargo, es obligado prestar una atención especial a los cambios que se producen en nuestro entorno estratégico más inmediato. Un entorno que consideraremos desde el punto de vista de la Seguridad y Defensa sin olvidar la importantísima influencia que la situación económica tiene en todos los ámbitos de la actividad humana.

Foto de familia de los asistentes a la reunión preparatoria del Plan de Trabajo militar del Diálogo Mediterráneo para el año 2004. Bruselas, 12 de septiembre de 2003.

LA UNION EUROPEA TRAS EL TRATADO DE LISBOA

El Tratado de Lisboa (TdL) entró en vigor en enero de 2010 y se esperaba de él un nuevo impulso a la que ya podemos denominar Política Común de Seguridad y Defensa, como parte de la Política Exterior y de Seguridad Común. En efecto, en la primera cláusula, del apartado 7, del artículo 42 del Tratado, se establece que: *Si un Estado miembro es objeto de una agresión armada en su territorio, los demás Estados miembros le deberán ayuda y asistencia con todos los medios a su alcance, de conformidad con el artículo 51 de la carta de las Naciones Unidas*. En ese mismo artículo y apartado se recogen dos importantes elementos que de alguna manera matizan el contenido de esa primera cláusula. El primer matiz se aporta cuando se señala que: *Ello se entiende sin perjuicio del carácter específico de la política de seguridad y defensa de determinados estados miembros*. Sin entrar en valoraciones jurídicas, parece claro que este punto sirve para cubrir los escrúpulos formales de los países de la Unión que siguen denominándose neutrales. En todo caso, se podría entender que esos estados se acogerían al primer punto cuando ellos fuesen atacados, pero no asegurarían su ayuda cuando los otros miembros de la UE fuesen atacados, si lo considerasen no acorde con su política de seguridad y defensa. El segundo párrafo del citado apartado siete establece claramente que: *Los compromisos y la colaboración en este ámbito seguirán ajustándose a los compromisos adquiridos en el marco de la Organización del*

El general Petreus, comandante de ISAF, entre el almirante Stavridis y el general Rams. 01 de julio de 2010.

Tratado del Atlántico Norte, que seguirá siendo para los estados miembros que forman parte de la misma, el fundamento de su defensa colectiva y el organismo de ejecución de ésta. Para los 21 países miembros[2] de la OTAN y la UE parece que el artículo 5 del Tratado de Washington tendría uso preferente y dejaría aparcado el uso de lo previsto en el TdL. No obstante, el TdL ha dotado a la UE de una capacidad jurídica que le permite la asistencia mutua de sus miembros en caso de agresión armada que asumía la Unión Europea Occidental hasta su reciente desaparición. Todo ello sin dejar de tener en cuenta los matices señalados respecto a los países llamados neutrales y a los de la OTAN.

El Tratado de Lisboa ha introducido otras novedades en el campo que estudiamos. La Política Europea de Seguridad y Defensa (PESD), antecesora inmediata de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) nació hace 11 años y ha desarrollado desde entonces una serie de órganos que es preciso valorar y tener en cuenta. Esos órganos han realizado una importante labor que ha permitido a la UE llevar a cabo 23 operaciones de las cuales 13 se desarrollaron durante el año 2010 y casi todas seguirán en el año 2011. La creación, con ciertas limitaciones por la situación económica, del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE), contemplado en el punto 3, del artículo 27, del Capítulo 2 del TdL, junto con la decisión del Parlamento Europeo de 8 de julio de 2.010, aceptando su organización y métodos de trabajo, han preparado el escenario para una nueva y más coherente Política Exterior y de Seguridad Común (PESC). Por ello, ha llegado el momento de desarrollar las oportunidades que la Cooperación Estructurada Permanente (CEP) ofrece para el desarrollo de la Política Común de Seguridad y Defensa (PCSD) como un componente efectivo y creíble de la mencionada PESC. Sin embargo, la CEP sigue sin estar claramente definida ni desarrollada pese a lo que determina el Tratado. En efecto, el artículo 42 en su punto 6 señala que: *Los Estados miembros que cumplan criterios más elevados de capacidades militares y que hayan suscrito compromisos más vinculantes en la materia para realizar las misiones más exigentes establecerán una Cooperación Estructurada Permanente en el marco de la Unión*. El artículo 46 y el Protocolo 10 del Tratado dan directrices generales sobre la participación en la CEP y sobre su implementación así como sobre el papel de la Agencia Europea de Defensa en el proceso. Sin embargo, para poder desarrollar con éxito la CEP parece preciso concretar y detallar lo definido sobre ella en el Tratado y muy conveniente establecer de forma clara y consensuada la relación de la UE con la OTAN.

Un helicóptero del destacamento HELISAF en Afganistán. 12 de julio de 2005.

[2]Alemania, Bélgica, Bulgaria, Dinamarca, España, Eslovaquia, Eslovenia, Estonia, Francia, Grecia, Hungría, Italia, Letonia, Lituania, Luxemburgo, Países Bajos, Portugal, Reino Unido, Polonia, República Checa y Rumania. Dinamarca es miembro de la OTAN y la UE pero mantiene un status "opting out" en materia de defensa en la UE y por ello no participará en la elaboración, adopción y aplicación de las decisiones de la UE en esa materia.

La tarea será ardua, pero si no se encuentra el camino que permita avanzar de una forma razonable hacia esa política común de defensa se habrá perdido una nueva y quizás última oportunidad de profundizar en aspectos esenciales para la consecución de una verdadera Unión. La crisis que todavía sufrimos, ha puesto al descubierto las debilidades en materia económica, pese a haber sido el área en la que más se ha avanzado. Por lo tanto, no debemos extrañarnos de que se estén encontrando obstáculos para avanzar efectivamente en la PCSD. Aunque suele evitarse mencionarlo, el primer obstáculo es la existencia de planteamientos nacionales legítimos en materia de defensa, especialmente por parte de las naciones europeas con mayor proyección internacional. Esos países son miembros distinguidos de la Unión pero al mismo tiempo ejercen un liderazgo individual a nivel global al que no parecen estar dispuestos a renunciar. La Declaración sobre Cooperación en Defensa y Seguridad, publicada tras la Cumbre Reino Unido-Francia, del 2 de noviembre de 2010, ha sido recibida con sorpresa en muchos países de la UE. Algunos analistas consideran que este acuerdo puede dañar el entusiasmo de esos dos países por el desarrollo del PCSD.

El Rey D. Juan Carlos recibió al Sr. Anders Fogh Rasmussen con motivo de la conferencia que éste dio en Madrid. 10 de septiembre de 2.010

UN CONCEPTO ESTRATÉGICO MUY DESEADO

En la Cumbre celebrada en Lisboa los días 19 y 20 de noviembre, los líderes aliados adoptaron el nuevo Concepto Estratégico (CE) de la Alianza. La cumbre de Lisboa fue la número 25 de las celebradas por la Alianza. La Cumbre anterior coincidió con el 60 aniversario del Tratado del Atlántico Norte y los reunidos en ella decidieron abordar la revisión del CE aprobado en Washington en 1999. Para iniciar el proceso encargaron al Secretario General reunir y liderar un Grupo de Expertos que redactara un documento preparatorio. En el mes de septiembre de 2010 el Grupo inició sus trabajos y el 17 de mayo de 2010 entregó sus recomendaciones tituladas *"NATO 2020. Assured Security: Dinamyc Engagement"*. El proceso continuó con la elaboración de un borrador que se envió a los aliados el 27 de septiembre de 2010. Las naciones expresaron sus opiniones que fueron discutidas en la reunión de los ministros de Asuntos Exteriores y Defensa, celebrada en Bruselas el 14 de octubre del 2010. Tras nuevos comentarios y borradores se llegó a consensuar el documento aprobado en Lisboa. Hasta aquí la escueta descripción del proceso seguido para obtener el CE que algunos llamamos "el deseado", pues desde poco después de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001 empezaron a oírse voces sobre la necesidad de un nuevo CE. La estrategia de la OTAN se recogía durante los tiempos de la Guerra Fría en documentos clasificados que tenían un contenido casi exclusivamente militar. El primer antecedente de los actuales conceptos estratégicos es *"The Strategic Concept for the Defence of the North Atlantic Area"*, de diciembre de 1949, elaborado por el *"Defence Committee"* cuando no existía la componente militar aliada. Posteriormente, dentro de la estructura militar se fueron desarrollando sucesivas *"Strategic Guidance"* utilizadas para el planeamiento de defensa.

El nuevo CE servirá como la hoja de ruta de la Alianza para los próximos diez años y reafirma que, el compromiso de defensa mutua, es el pilar de la seguridad euro-atlántica. El documento señala la visión de la OTAN sobre una Alianza en evolución que continuará siendo capaz de defender a sus miembros y compromete a la OTAN a ser más ágil, más capaz y más efectiva. *"La OTAN es una comunidad única de libertad, seguridad y valores compartidos"* dijo el Secretario General en Lisboa. *"Pero el mundo está cambiando. Nos enfrentamos a nuevas amenazas y a nuevos retos. Este CE asegurará que la OTAN permanezca tan efectiva como siempre para defender nuestra paz, nuestra seguridad y nuestra prosperidad"*. Haciendo hincapié en que ha llegado el momento de que la OTAN desarrolle nuevas capacidades y nuevas relaciones y asociaciones, el CE abre el camino para modernizar su capacidad de llevar a cabo su misión fundamental de defensa colectiva, mientras que continúa promoviendo la estabilidad internacional. El CE insta a los aliados a invertir en capacidades claves para responder a las amenazas emergentes y acuerdan desarrollar dentro de la OTAN las capacidades necesarias para defenderse contra los misiles balísticos y los ataques cibernéticos En el acto de la presentación del CE en Lisboa, el Se-

cretario General señaló: *"Esto es un Plan de acción… que establece claramente los pasos concretos que tomará la OTAN. Pondrá en funcionamiento una Alianza que es más firme, más comprometida y más eficiente que nunca"*. El CE ofrece a los países socios en todo el mundo, tanto de la Asociación para la Paz, como del Diálogo Mediterráneo y de la Iniciativa de Cooperación de Estambul así como a otras naciones, más oportunidades para el diálogo y la cooperación. El CE también compromete a la OTAN a reforzar la cooperación con Rusia. Igualmente mantiene la puerta abierta para entrar en la OTAN a las democracias europeas. El documento señala la necesidad de que la Alianza esté lista para jugar un papel activo en operaciones de gestión de crisis cuando sea llamada a actuar. Finalmente, el CE resalta la necesidad de que la Alianza mantenga su nivel de coste-eficacia y de que la reforma interna continúe en el futuro.

NUEVAS RESPUESTAS A NUEVOS RETOS

La necesidad de una defensa eficaz contra las múltiples formas que presenta la amenaza terrorista y la existencia de nuevos sistemas ofensivos y defensivos obligan a una revisión en profundidad de la organización, estructura y procedimientos de las distintas Defensa nacionales y de sus Fuerzas Armadas. Defensa y Seguridad tienen unos límites cada vez más difíciles de identificar y las nuevas amenazas y riesgos exigen unidades especializadas para combatirlos. Como ejemplo de los cometidos no tradicionales para las que tienen que estar organizadas y preparadas las Fuerzas Armadas figuran: la defensa contra el terrorismo en sus múltiples formas, la defensa contra ataques cibernéticos, garantizar el uso del espacio a los medios propios, la detección, prevención y si es necesario el rechazo de posibles ataques desde ese espacio, garantizar la seguridad de nuestras líneas de comunicación contra las nuevas formas de piratería y contrarrestar el posible uso ofensivo contra nuestros intereses de nuevas tecnologías como rayos laser y otras.

El Sr. Solana, entonces Mr. PESC, con el SG de la OTAN Sr. Robertson tras una reunión del COPS de la UE y el Consejo del Atlántico Norte. Cuartel General de la OTAN, Bruselas, 16 de noviembre de 2002.

Todo ello, sin olvidar los riesgos que puede sufrir nuestro entorno natural y sin abandonar las tradicionales misiones que aseguran la paz, la libertad y la seguridad de los ciudadanos.

Todas las nuevas misiones deben hacerse, en cuanto sea posible, en el marco de las Naciones Unidas y dentro de las alianzas y organizaciones defensivas a las que España pertenece, principalmente la OTAN y la UE. El encuadramiento cada vez más frecuente de unidades de diversos países en formaciones multinacionales exige una organización y preparación adecuada de las unidades nacionales que las haga capaces de operar eficazmente en ese ambiente multinacional. La cooperación efectiva entre la OTAN y la UE parece una necesidad ineludible. En el punto 2, del artículo 42 del TdL, se recogen las peculiaridades que tienen que tenerse en cuenta para avanzar con bases sólidas en el desarrollo de la política de defensa común. En el Seminario que sobre las relaciones entre la UE y la OTAN que tuvo lugar en el CESEDEN el 2 de junio de 2010, el Sr. Solana empezó su intervención diciendo: "Ya no habrá ningún momento en que la Unión y la Alianza actúen solos". Su preocupación por la falta de acuerdo entre la UE y la Alianza para la puesta en marcha de operaciones fuera del marco de los acuerdos de Berlín Plus, es compartida por muchos. El Tratado de Lisboa señala claramente la voluntad de las naciones de la UE de llegar a tener una defensa común y ha presentado la Cooperación Estructurada Permanente (CEP) como un nuevo modo de alcanzarla. Sin embargo, no se puede olvidar que la respuesta a los retos a nuestra seguridad debe ir acompañado de una reafirmación de valores que como la libertad, la democracia y la justicia inspiran nuestra Constitución. ■

Un C-15 participante en la operación "Allied Force". Primavera de 1999.

EL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL AÑO 2010

Finalizado el año 2010, es momento de hacer un resumen de la actividad realizada por el Ejército del Aire durante este periodo de tiempo. Numerosos han sido los acontecimientos relevantes que se han producido a lo largo de este año que acabamos de despedir, tanto en el ámbito internacional como en el nacional. Pero, sobre todo, 2010 ha venido marcado por la coyuntura de crisis económica y financiera de carácter internacional en la que nos encontramos y por como ésta está afectando a nuestro país.

Al igual que ocurre en el ámbito de las Fuerzas Armadas, el Ejército del Aire no ha sido ajeno a estas dificultades, compartiendo las mismas preocupaciones que el resto de nuestra sociedad y asumiendo de forma solidaria los recortes presupuestarios. Somos conscientes del esfuerzo realizado por los españoles para proporcionar los recursos económicos que el cumplimiento de nuestras misiones requiere.

Por ello, gestionamos estos recursos de forma racional, rigurosa y eficiente, redoblando los esfuerzos de austeridad económica y de reducción del gasto ya iniciados anteriormente, y hemos adoptado medidas adicionales de ajuste, armonizando de la mejor manera posible las obligaciones con las disponibilidades presupuestarias.

En este complicado escenario en el que nos movemos, las coordenadas generales que han enmarcado la actividad del Ejército del Aire han sido el mantenimiento de la operatividad y el compromiso permanente con la seguridad en general y la seguridad de vuelo en particular. Una actividad que se encuentra totalmente orientada al cumplimiento de las misiones que tenemos asignadas: la defensa de España, contribuir militarmente a la paz, seguridad y estabilidad internacional, y preservar la seguridad y bienestar de los españoles.

Parte de esta actividad se lleva a cabo sin salir de nuestras fronteras, con el trabajo permanente de nuestro Sistema de Defensa Aérea, que ejerce la vigilancia y control del espacio aéreo español de forma ininterrumpida las 24 horas del día durante los 365 días del año, o colaborando y apoyando de forma significativa las actuaciones de otras Instituciones y Administraciones del Estado desde el aire, como son las relacionadas con la lucha contraincendios, las misiones de búsqueda y salvamento marítimo, el transporte de personalidades y el apoyo prestado a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en la realización de de sus cometidos.

Esta intensa actividad se completa al mismo tiempo con las operaciones llevadas a cabo en el exterior mediante la participación de nuestros destacamentos en operaciones internacionales, la proyección y el sostenimiento de los despliegues de las Fuerzas Armadas españolas en el exterior, y la realización de misiones de ayuda humanitaria en lugares asolados por desastres naturales, conflictos y guerras. En estas circunstancias, bien transportando la ayuda y asistencia humanitaria necesaria, bien evacuando a residentes españoles y de otras nacionalidades, nuestra presencia contribuye de forma significativa a aliviar el sufrimiento de muchas personas.

A continuación trataremos los hechos más relevantes y las actividades más representativas realizadas a lo largo de 2010.

OPERACIONES EN TERRITORIO NACIONAL

El Ejército del Aire realiza una contribución diaria a la seguridad y bienestar de los ciudadanos cumpliendo sus misiones de control, disuasión, alerta y, en caso necesario, intervención en el espacio aéreo de responsabilidad nacional. Además de esta misión permanente en tiempo de paz, el Ejército del Aire contribuye a la Acción del Estado apoyando a otros organismos nacionales e internacionales.

En el cumplimiento de la misión de vigilancia, control y defensa del espacio aéreo español han participado de forma activa todas las unidades del Ejército del Aire que forman parte de nuestro Sistema de Defensa Aérea, como son las Alas 11, 12, 14, 15 y 46 y todas las unidades dependientes de la Jefatura del Sistema de Mando y Control del Mando Aéreo de Combate. Para ello se mantienen en funcionamiento permanente todos los días del año las redes de sensores y comunicaciones, que son los ojos del sistema, así como los cazas en estado de alarma, listos para despegar en pocos minutos desde distintas bases aéreas de España, que son el elemento de fuerza. Tanto sensores como sistemas de armas forman parte de nuestra contribución al sistema de defensa aérea de la OTAN.

Con motivo de la Presidencia española de la Unión Europea, el Ejército del Aire ha contribuido a los dispositivos especiales de vigilancia aérea diseñados para aquellos actos de especial relevancia, como fue el caso de la reunión informal de Ministros de Defensa de la Unión Europea en Palma de Mallorca. Este dispositivo especial de seguridad, bajo la denominación de "Centinela Europeo", incluyó la aportación de cazas configurados para defensa aérea, tanto en vuelo o como en alarma en tierra, y la activación de los mecanismos de mando, control y coordinación de la estructura militar y sus enlaces en la célula de coordinación, que se creó ex profeso para cada ocasión. Durante la estancia en España de Su Santidad el Papa, también fue activado un dispositivo de similares características.

Del mismo modo, a lo largo del año se han realizado diferentes ejercicios para validar y evaluar los procedimientos de actuación establecidos ante acciones ilícitas a bordo de aeronaves comerciales con fines terroristas, incluyendo las actuaciones contempladas en la Iniciativa 5+5.

Al igual que lo ocurrido en años anteriores, el Ejército del Aire ha dedicado una parte muy importante de sus recursos a aquellas misiones más directamente dirigidas a preservar el bienestar de los españoles, contribuyendo a la acción del Estado desde el aire.

Durante 2010, el Ejército del Aire ha respaldado a los Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en el desarrollo de sus cometidos. Así, ha apoyado de forma significativa a la Guardia Civil en las operaciones contra la inmigración ilegal en la operación "Hera", en el marco de la iniciativa FRONTEX de la Unión Europea desde Nuakchot (Mauritania), así como en la operación "Indalo" en aguas del Mediterráneo Occidental. En estos cometidos, además de aportar las tripulaciones responsables actualmente de la operación y mantenimiento de las aeronaves de la Guardia Civil, el Ejército del Aire también ha empleado sus propios medios aéreos.

Igualmente, como consecuencia de la activación del acuerdo existente entre los ministerios del Interior y Defensa para apoyar al Centro de Inteligencia contra el

Crimen Organizado (CICO) de la Policía Nacional, el Ejército del Aire también participó con sus medios en las operaciones "Perla Negra" y "UFO".

Otras actividades destacadas son las efectuadas por el Grupo 43, quien, un año más, ha desarrollado una intensa actividad en sus tareas de extinción de incendios, manteniendo destacamentos en diferentes lugares de España durante la Campaña de Incendios Forestales. En este punto es necesario destacar que la operatividad alcanzada por la Unidad en este periodo de tiempo fue muy superior a la acordada en el correspondiente convenio de colaboración.

El Servicio de Búsqueda y Salvamento ha continuado llevando a cabo sus misiones dentro del espacio aéreo español, efectuando además numerosas misiones en apoyo a Salvamento Marítimo y Terrestre. Esto ha significado la realización de numerosos rescates y aeroevacuaciones, muchos de ellos en colaboración con otros organismos del Estado. Una de sus unidades, el 802 Escuadrón, celebró el pasado mes de febrero las 100.000 horas de vuelo. En lo relacionado con las misiones de vigilancia aduanera, tras la denuncia por parte de la AEAT del convenio existente, en noviembre de 2010 finalizó la encomienda de gestión con el Servicio de Vigilancia Aduanera, por la que desde 1996 el Ejército del Aire llevaba a cabo esta misión, operando los aviones del Servicio de Vigilancia Aduanera.

De igual modo, conviene destacar las misiones de calibración e inspección en vuelo de ayudas a la navegación desarrolladas por las aeronaves del Grupo 47 y del CECAF a lo largo del año, así como los transportes de personalidades realizados por el 402 Escuadrón del Ala 48 y el Grupo 45. También es imprescindible mencionar las aeroevacuaciones de militares realizadas por nuestras unidades desde los diferentes teatros de operaciones donde se encuentran desplegadas nuestras Fuerzas Armadas.

OPERACIONES EN EL EXTERIOR

El esfuerzo principal del Ejército del Aire en las operaciones fuera del territorio nacional se centra principalmente en los destacamentos que tenemos activados en Afganistán, dentro de la operación ISAF, y en Yibuti, en el marco de la operación "Atalanta" de la Unión Europea.

Sin embargo, como se ha dicho anteriormente, nuestra participación en este tipo de operaciones no se limita a la acción de estos destacamentos permanentes. Nuestra capacidad de proyección nos permite participar activamente en el despliegue y sostenimiento de todos los contingentes de las Fuerzas Armadas españolas, mediante el transporte aéreo de personal y material entre el territorio nacional y los distintos teatros de operaciones, asegurando además las rotaciones de contingentes dentro de las mismas y llevando a cabo un papel fundamental en el desarrollo de aeroevacuaciones cuando así es preciso. De igual forma, nuestros medios aéreos ofrecen una respuesta rápida y sin limitaciones temporales o geográficas ante cualquier eventualidad de tipo humanitario que se produzca en cualquier lugar del mundo. En este tipo de misiones destaca la labor realizada por la Jefatura de Movilidad Aérea del Mando Aéreo de Combate.

Este año se ha cumplido el quinto aniversario desde que el Ejército del Aire asumiera el mando de la base avanzada de Herat, un ya lejano 18 de mayo de

2005, que surgió como consecuencia de los compromisos que adquirió nuestro gobierno en apoyo de la expansión de ISAF por toda la geografía afgana, y del aumento de la contribución de nuestras Fuerzas Armadas en las labores de estabilización, reconstrucción y desarrollo de Afganistán.

Para contribuir al correcto funcionamiento de la FSB de Herat y asegurar el sostenimiento de las operaciones de todas las unidades españolas y aliadas que operan desde ella, el Ejército del Aire se esfuerza de forma permanente en mejorar e incrementar sus capacidades desplegadas. Por ello, además del personal integrado en la estructura de la FSB de Herat y en el Cuartel General del Mando Regional Oeste de ISAF, también ubicado en la FSB, el Ejército del Aire mantiene un hospital role 2 (que ha tratado a más de 6.000 pacientes hasta la fecha), el Destacamento "Mizar" para transporte aéreo y aeroevacuación (material T.10 y personal del Ala 31 y del EADA), el Destacamento "Alcor" para transporte aéreo intrateatro (material T.21 y personal del Ala 35 y del SEADA), el Destacamento "HELISAF" para aeroevacuación de bajas (material HD 21 y personal del Ala 48 y del EZAPAC) y equipos de controladores aéreos avanzados (TACP).

Muchos han sido los cambios experimentados en la FSB de Herat desde su creación. Hoy constituye la principal base de ISAF en el oeste de Afganistán y una de las más importantes en el Teatro de Operaciones afgano, desempeñando un papel fundamental en los trabajos realizados por los equipos de reconstrucción provincial de ISAF que operan las provincias occidentales afganas. Las actividades aéreas también han crecido de forma considerable, y no sólo las relacionadas con las operaciones de ISAF, sino también con la aviación civil, con un cada vez mayor número de compañías aéreas operando de forma rutinaria desde Herat. En este aspecto es necesario resaltar que, desde el pasado 20 de noviembre de 2010, la FSB de Herat mantiene abierto el aeropuerto al tráfico civil durante las 24 horas del día.

Igualmente, se han cumplido 5 años de la presencia de personal del Ejército del Aire en Qala e Naw, donde se comenzó a operar en agosto de 2005, coincidiendo con el momento en que el Equipo de Reconstrucción Provincial (PRT) español alcanzaba su plena capacidad operativa. Durante estos años, el Ejército del Aire ha contribuido, y continúa haciéndolo hoy en día, de forma significativa a apoyar, sostener y potenciar las operaciones del PRT, participando en las labores realizadas para mejorar las condiciones de la pista e incrementando sus capacidades aportadas.

En la actualidad, el contingente del Ejército del Aire en Qala e Naw se articula en un Destacamento de Control Aerotáctico (DCAT) y una Escuadrilla de Servicios Aeronáuticos (ESA). Con la misión de apoyar las operaciones de las unidades terrestres, tanto españolas como aliadas, mediante el control y conducción de los medios aéreos de ISAF empleados en acciones de apoyo aéreo cercano, el DCAT está constituido por

varios equipos TACP, a los que hay que sumar un equipo TACP adicional que desplegó en noviembre de 2010, siendo aportado el grueso de su personal y medios por el EZAPAC.

Compuesta básicamente en torno a personal del EADA y complementada por personal de otras unidades del Ejército del Aire en cometidos específicos, la ESA gestiona y proporciona los servicios aeronáuticos necesarios para facilitar las operaciones de transporte aéreo en/desde la pista no preparada (Landing Zone, LZ) de Qala e Naw, mediante la acción de los equipos de controladores de combate (Combat Control Team, CCT), la carga/descarga de aeronaves o los servicios contraincendios, participando también en la seguridad de las operaciones de la LZ.

El personal del Ejército del Aire desplegado asciende a unos 300 militares, incluyendo el personal destacado en Kabul, donde durante 2010 el general de brigada del Ejército del Aire Santos Senra Pérez ha sido Director de Desarrollo de Aviación, en el Cuartel General de ISAF.

En estos 5 años más de cuatro mil hombres y mujeres de todas las unidades del Ejército del Aire han integrado los sucesivos contingentes que han operado de forma permanente en la FSB de Herat y en Qala e Naw. En este punto, es conveniente citar que determinadas unidades, como es el caso del Ala 31, Ala 35, Ala 48, EZAPAC y EADA, éste desde 2002, mantienen un esfuerzo continuo en Afganistán, destacando personal y material aéreo a lo largo de todos estos años.

Por otro lado, en abril de 2010 se produjo la desactivación del Destacamento del Ejército del Aire que dese el 1 de octubre de 2009 había asumido la dirección y gestión del Aeropuerto Internacional de Kabul (KAIA). Para hacer frente a esta misión, el contingente desplegado por el Ejército del Aire ascendió a un total de 70 militares que se integraron plenamente en la estructura multinacional existente, aportando además capacidades claves para el funcionamiento del aeropuerto, como han sido los controladores de torre o los equipos de desactivación de explosivos.

La actividad desarrollada por el Destacamento durante este periodo de tiempo fue muy intensa, contribuyendo a mejorar el funcionamiento del aeropuerto en todos los aspectos relacionados con las operaciones aéreas y la seguridad de vuelo, incrementandose la actividad aérea del aeropuerto. Asimismo, tras ser asignada por primera vez, en noviembre de 2009, al Comandante de KAIA la responsabilidad de la seguridad de la zona exterior al mismo (cuyas dimensiones se extendían sobre una superficie de 135 km2, habitada por más de 1 millón de personas) se mejoró la efectividad de las medidas de protección de la fuerza adoptadas dentro y fuera del mismo.

Durante estos 6 meses se materializaron con éxito diferentes procesos que se encontraban pendientes desde hacía tiempo, como es el caso de la migración del personal de ISAF a las nuevas instalaciones situadas en la zona norte. En el marco de la nueva estrategia puesta en marcha por la OTAN en Afganistán, por primera vez se llevó a cabo la transferencia por parte de ISAF de las instalaciones del aeropuerto al gobierno afgano para su uso civil y se dio un impulso significativo a las actividades de cooperación realizadas con las autoridades afganas. Entre ellas destacó el apoyo constante proporcionado para potenciar las capacidades de gestión de tráfico aéreo del aeropuerto, o las dirigidas a aumentar la participación de las fuerzas de seguridad afganas en su protección.

La labor de los españoles en KAIA mereció el reconocimiento de los más altos dignatarios del gobierno afgano y de ISAF. Es importante tener en cuenta que, durante 6 meses, el Ejército del Aire lideró de forma simultánea dos de las principales bases de Afganistán, Kabul y Herat, lo que ha contribuido de forma significativa a dar visibilidad nacional e internacional al esfuerzo realizado por España en Afganistán.

El destacamento "Orión" inició sus operaciones en Yibuti en septiembre de 2008, dentro de la operación nacional "Centinela Índico". En enero de 2009, tras activarse la operación "Atalanta", se integró en la misma como parte de la aportación española a la misma, junto a otras fuerzas de países miembros de la Unión Europea, con el objetivo de luchar contra la piratería que amenaza el tráfi-

co marítimo en las aguas situadas al Este de la costa de Somalia y en el denominado corredor internacional del Golfo de Adén.

Esta misión emplea aviones de vigilancia marítima, habiéndose turnado los P-3 del Ala 11 de Morón con los D.4 VIGMA del Ala 48 y del 801 Escuadrón. Formado principalmente por personal de estas unidades, GRUMOCA y SEADA, el destacamento está compuesto por más de 50 militares, habiendo sido más de 400 los miembros del Ejército del Aire que han formado parte de los sucesivos contingentes desplegados. El Jefe del Destacamento es, desde septiembre de 2009, el coordinador de los vuelos de todos los aviones de patrulla marítima desplegados. El avión de patrulla marítima también ha operado de forma puntual desde Mombasa (Kenia) para apoyar a la flota pesquera española que trabaja en los caladeros al Norte de las islas Seychelles.

El Ejército del Aire también ha participado en la operación "Hispaniola", activada tras el terremoto sufrido por Haití, mediante la realización de vuelos de transporte por parte del Grupo 45 para trasladar a la zona a personal especialista en rescates perteneciente a la Unidad Militar de Emergencias, Protección Civil y diversas organizaciones no gubernamentales en los momentos iniciales, así como con vuelos del Ala 31 y del Grupo 47 para el envío de ayuda humanitaria y repatriación del personal. Estos vuelos continuaron posteriormente durante todas las fases de la operación, apoyando y sosteniendo a las unidades de la Armada desplegadas en la zona hasta últimos de mayo en que se produjo el último vuelo realizado.

En apoyo de misiones OTAN, el Ejército del Aire ha seguido realizando misiones de patrulla marítima bajo el paraguas de la operación "Active Endeavour" de vigilancia marítima sobre aguas del Mediterráneo. En lo relacionado con las diversas capacidades ofertadas en el marco de la Nato Response Force (NRF) y en los Battle Group de la Unión Europea, personal y medios del Ejército del Aire han ido conformando los distintos elementos de Fuerza y de Estado Mayor implicados en los mismos, pasando los debidos ejercicios de certificación para su declaración de capacidad operativa.

Además, como ha ocurrido en años anteriores, el Grupo 43 participó en operaciones de extinción de incendios en otros países. Durante 2010 estas actividades se llevaron a cabo en Portugal en los meses de agosto y septiembre, y, más recientemente, colaboró en las acciones de igual tipo realizadas en Israel el pasado mes de diciembre.

Este año 2010 también ha sido un año de despedidas en lo relativo a la participación de España en misiones internacionales. Con un acto presidido por Su Majestad el Rey y celebrado en la Base Aérea de Torrejón, el pasado 15 de noviembre, se puso punto final a la presencia de unidades españolas en Bosnia-Herzegovina, donde han operado desde 1992. El Ejército del Aire ha participado de forma muy destacada en las mismas, y aunque habitualmente, al hablar de Balcanes, siempre asociamos estas operaciones al nombre del Destacamento Ícaro, que operó desde 1994 hasta 2002, conviene resaltar el amplísimo abanico de misiones realizado en las mismas, como fueron las de reconocimiento marítimo, el despliegue y operación de nuestros equipos TACP, las de transporte

aéreo y enlace, y más recientemente, misiones de aeroevacuación médica.

A lo largo de estos años, y durante todas las fases de las operaciones en Balcanes, las unidades de transporte del Ejército del Aire contribuyeron de forma significativa a mantener el cordón umbilical de las unidades españolas desplegadas en el teatro de operaciones con el territorio nacional. Esta vital contribución se mantiene en la actualidad con las misiones en curso, como es el caso de Afganistán, Yibuti o Líbano (operación "Noble Hidalgo").

PREPARACIÓN

Disponer de fuerzas preparadas para cumplir las misiones encomendadas en cualquier tipo de escenario, tanto en tiempo de paz, como ante una situación de crisis o conflicto, con el estado de disponibilidad requerido para ello, es el fruto del trabajo diario de nuestras unidades, enfocado plenamente al cumplimiento de sus exigentes planes de instrucción y adiestramiento.

El Ejército del Aire, por la naturaleza de su forma de actuación y las características de los medios que emplea, exige de todos sus miembros una constante preparación orientada en primer lugar a la operación de forma segura de sus sistemas de armas, con independencia de si las operaciones se desarrollan en el Territorio Nacional o en el exterior.

Esto exige que la preparación de la Fuerza consuma un elevado número de recursos y de tiempo, con la realización a diario de múltiples salidas de aeronaves y del uso de zonas de espacio aéreo reservado para el entrenamiento, la instrucción y el adiestramiento de las unidades que emplean los medios aéreos y de los mandos que ordenan, controlan y supervisan su utilización. Además, no podemos olvidar que, dada la flexibilidad inherente a nuestros medios aéreos, estas actividades han de llevarse a cabo atendiendo al mismo tiempo a otras misiones en apoyo de otros organismos.

Como no podría ser de otra forma dentro de este contexto, la seguridad de vuelo es un elemento de vital importancia y se encuentra plenamente integrada en las operaciones aéreas. Todos somos conscientes de que las operaciones aéreas llevan implícito un riesgo potencial que, desgraciadamente, no se puede eliminar completamente. El Ejército del Aire se esfuerza día tras día en potenciar al máximo la capacidad operativa de sus unidades aéreas y en evitar la pérdida de vidas humanas y de recursos materiales. Para ello, requiere el compromiso continuo y el empeño constante de todos los que formamos parte de él, cada uno a su nivel.

A lo largo de 2010 el índice de accidentalidad fue inferior al alcanzado por otras Fuerzas Aéreas de nuestro entorno, habiendo sufrido la pérdida de un avión C.16 el pasado mes de agosto, en el que la-

mentablemente falleció uno de sus tripulantes, el teniente coronel de la Real Fuerza Aérea de Arabia Saudí Abdullah bin Saleh Al-Zahrani.

Otro aspecto muy importante del adiestramiento es el constituido por los diferentes ejercicios en los que nuestras unidades participan. En este aspecto es necesario resaltar que durante 2010 el Ejército del Aire ha ajustado su actividad a las asignaciones presupuestarias disponibles, tratando de mantener un alto estado de preparación y garantizando la seguridad en todas las operaciones. Dentro de los ejercicios de carácter específico realizados cabe destacar el Sirio, que es el ejercicio con el cual el MACOM ejercita a su Estado Mayor y a todas las unidades del sistema de defensa aérea; las DACT en Canarias, donde destacaron aviones nacionales y extranjeros para practicar maniobras de combate aéreo disimilar aire-aire; el ejercicio "Tormenta" de tiro aire-superficie; la campaña de tiro aire-aire y superficie-aire; el ejercicio "Nube Gris" de guerra electrónica; o los ejercicios "Acuario" para la formación de controladores aéreos avanzados y su reentrenamiento antes de partir para Afganistán.

También hay que destacar la participación en otros ejercicios, bien de carácter conjunto como el "FOCEX", que sirvió para el adiestramiento de la Fuerza Conjunta de Reacción Rápida, bien en beneficio de la Armada, como el ejercicio "FLOTEX" realizado en aguas del Estrecho.

El número de ejercicios realizados fuera de España ha disminuido considerablemente. Se ha participado en el ejercicio "ELITE" dedicado a la guerra electrónica; el Ala 46 desplegó sus aviones hasta Turquía para participar en el ejercicio multinacional "Anatolian Eagle"; y el Ala 14 participó en el ejercicio "Atlas" con la Real Fuerza Aérea de Marruecos. En territorio nacional, además de nuestra participación en los cursos de vuelo programados en el TLP, se han llevado a cabo diversos ejercicios con participación de fuerzas aéreas extranjeras, como es el caso del ejercicio "Volant Toreo" para tripulaciones de transporte o el ejercicio "Pope" de operaciones especiales, en el que participó el EZAPAC y unidades similares de la USAF.

Por encima de estas actividades destacó la evaluación operativa realizada por la OTAN (FORCEVAL) al Ala 15 y al EADA en la Base Aérea de Zaragoza, que fue superada satisfactoriamente el pasado mes de septiembre.

CENTROS DE EXCELENCIA: EL PROGRAMA DE LIDERAZGO TÁCTICO

Para el Programa de Liderazgo Táctico (Tactical Leadership Program, TLP), el año 2010 se puede definir como el de su consolidación en su nueva sede de Albacete, tras su inauguración en octubre de 2009. Una vez superados los problemas iniciales de rodaje y gracias a la adecuada reprogramación de los cursos disponibles, el balance del año ha sido altamente positivo. Ya se ha alcanzado la necesaria rutina de programación de los cursos de vuelo cada dos meses, y se han empezado a realizar misiones nocturnas y diurnas de acuerdo al planeamiento de un curso de vuelo normal.

El TLP en Albacete se encuentra en condiciones de mejorar las expectativas que para los usuarios era capaz de ofrecer el emplazamiento de Bélgica, gracias a las mejores condiciones meteorológicas que se disfrutan en la Península Ibérica y a la disponibilidad de espacio aéreo de mejor calidad que en Centroeuropa. Se están consiguiendo realizar más del 85% de

las salidas programadas por curso, y esta cifra se espera que no pare de aumentar en el futuro, lo que coincide con las críticas muy favorables por parte de los participantes en los cursos realizados hasta ahora.

Por último cabe mencionar la integración del TLP en la ciudad de Albacete, que ejerce de motor para el desarrollo económico y cultural de la ciudad, y que junto a la existencia de la Base Aérea, la Maestranza Aérea y la nueva fábrica de Eurocopter configuran un polo de desarrollo aeronáutico de carácter único en toda España.

SOSTENIMIENTO

Las dotaciones presupuestarias para sostenimiento durante el ejercicio 2010 han sufrido una reducción de casi el treinta por ciento, con respecto al año 2008, y se mantienen en cantidades similares al 2009. Esta financiación disponible es inferior a las necesidades de sostenimiento de los sistemas de armas, de acuerdo a los consumos y horas de vuelo que estaban previstas en el plan de acción del 2010.

Bajo la premisa de que el impacto sobre la seguridad de la operación fuera nulo, las medidas adoptadas para ajustar las necesidades a las dotaciones se han dirigido de manera prioritaria a la reducción de los expedientes dedicados a la adquisición de repuestos, así como la disminución de los importes de las reparaciones inorgánicas, por lo que se han ido consumiendo progresivamente los niveles de existencias de repuestos. La realización de tareas de mantenimiento externalizadas con empresas también se ha visto afectada.

En este escenario, continúan las actividades de colaboración con la industria nacional enmarcadas dentro del Programa Fénix. Con un marcado carácter innovador, éstas persiguen mejorar la eficacia operativa de las Maestranzas Aéreas y Centros Logísticos, mediante la implantación de modelos que optimicen la utilización de los recursos humanos, materiales y económicos, para proporcionar el máximo nivel de sostenimiento al mínimo coste.

En resumen, el déficit de dotaciones en 2010 se ha asumido sin comprometer el objetivo de la seguridad. Sin embargo, va a ser necesario asumir la recuperación del déficit de sostenimiento presente en las dotaciones de recursos para próximos años.

PLANIFICACIÓN Y PROGRAMAS

En referencia a los trabajos de planificación en el Ejército del Aire, a lo largo del año 2010 se ha participado activamente en los diversos procesos convergentes de planeamiento, tanto a nivel nacional como internacional (OTAN y UE), con especial énfasis en el ciclo de planeamiento de la Defensa.

Internamente se están dando los pasos para minimizar/neutralizar el impacto del actual escenario económico mediante un proceso de reflexión que conduzca a una serie de medidas de ajuste y priorización de capacidades que facilite las soluciones a los problemas que se pueden avecinar, manteniendo siempre presente la ambición del Ejército del Aire de asumir su responsabilidad en la contribución al ejercicio de la Acción Única del Estado para preservar la seguridad y bienestar de los ciudadanos.

También se participa en la redacción de la Estrategia Española de Seguridad. Se ha trabajado para la modificación del actual status de España en el Mando Europeo de Transporte Aéreo (European Airlift Transport Command – EATC), pasando de país observador a disponer de un oficial de enlace, pero con la aspiración de acceder a ser miembro de pleno derecho de esta organización multinacional europea que va a aportar las necesarias sinergias en este campo y el acceso a una importante flota de aviones de transporte.

A lo largo del año 2010, y dentro del ámbito nacional, se ha continuado coordinando y participando en las actividades de los diversos Grupos de Trabajo de la Junta de Programas de Armamento y Material (JUPROAM), con especial atención a aquellos de los que el Ejército del Aire ostenta la presidencia.

Asimismo, se han continuado desarrollando la elaboración de Directivas y Planes de Implantación de nuevos Sistemas de Armas presentes o futuros, como el C.16, el T.23 y sistemas no tripulados (UAS). Por otra parte, se participó activamente en la planificación y programación de recursos materiales, la elaboración del Plan Anual de Armamento y Material (PAAM) y el Plan de Programas a Largo Plazo de Armamento y Material.

AGA

En el ámbito internacional, se ha continuado participando en importantes programas de interés, como el Advanced European Jet Pilot Training (AEJPT), Euro-NATO Joint Jet Pilot Training (ENJJPT), el European Technology Acquisition Programme (ETAP), el European Air Transport Fleet (EATF) y el International Military Fighter Training Center Consortium (IMFACC), así como en relevantes reuniones bilaterales.

Se continúa formando parte de diferentes Grupos de Capacidades multinacionales, entre los que cabe destacar aquellos dependientes del NATO Air Force Armament Group (NAFAG) o de la NATO C3 Organization (NC3O), así como de los Common Requirement Teams (CRT) pertenecientes a la Letter Of Intent - European Defence Industry Estructuration (LOI-EDIR), cuyo objetivo es redactar Requisitos de Estado Mayor Comunes relativos a programas de interés de los países firmantes de la LOI. Por otra parte, se han seguido de cerca las actividades del Programa NATO Airborne Early Warning and Control (NAEW&C), a través de la asistencia a las reuniones de los diferentes comités del organismo que lo gestiona (NAPMO).

En el aspecto de planeamiento de medios de mando y control, dentro del entorno de la UE se ha participado en el estudio y definición de requisitos militares del proyecto "Space Situational Awareness"(SSA). En este proyecto España está realizando una gran inversión, siendo de destacar el desarrollo de un radar por parte de INDRA y el establecimiento del Centro de Operación del sistema en la B.A. de Torrejón de Ardoz. En el ámbito de la OTAN, se está contribuyendo en todo lo relativo al área de defensa de misiles y se ha continuado el seguimiento y control del programa ACCS a través de los grupos de trabajo.

Se ha participado, tanto en el ámbito nacional como en el internacional, en los trabajos que se están realizando para dotar a las Fuerzas Armadas de capacidad de enlace de datos mediante redes Link-16, Link 22 y de identificación Modo 5/S.

Respecto a los grandes programas del Ejército del Aire durante el año 2010, y comenzando por el Eurofighter, cabe destacar que se han recepcionado 6 aviones C.16 más, quedando la flota compuesta por 17 aerodinos de la 'tranche' 1 y 15 de la 2, lo que supone un total de 32 aeronaves. Se ha continuado con el programa de retrofit de la plantilla de aviones 'tranche' 1 al último estándar de producción. Así mismo se ha continuado con el desarrollo de las actividades que permitirán dotar de capacidades aire-suelo a la flota de la 'tranche' 2, incluyendo la integración de pods de designación láser y armamento guiado de precisión. Estas actividades permitirán que a lo largo de 2011 se disponga de una capacidad inicial de empleo de armamento aire-suelo inteligente.

En referencia al programa A-400M, durante el 2010 se ha continuado con el proceso de cambios a los contratos de desarrollo, producción y apoyo logístico integral iniciales. Se mantiene el calendario de entregas para España, estando previsto disponer del pri-

mer T.23 en enero de 2016 y el último avión en el 2022.

Respecto al sistema de armas C.15 cabe mencionar que a final de año sólo falta un avión por inducir al programa MLU, mientras se continúa con los trabajos de inspección mayor (PMM), con la instalación de nuevos equipos de guerra electrónica y del Link-16 en el resto de la flota. Hecho destacable en el 2010 respecto a esta flota es la entrada en servicio de forma operativa del nuevo software OFP-06E, que significa un cambio cualitativo muy importante en las capacidades del sistema de armas, tanto por los nuevos programas del radar y los nuevos equipos de guerra electrónica y enlace de datos, como por la integración de armamento como el misil aire-aire IRIS-T, el Taurus o las bombas de guiado dual (láser-GPS). Con la utilización de esta versión de software y los equipos introducidos en la MLU la plataforma F-18 española vuelve a ser una aeronave de referencia dentro de las capacidades de un caza de la cuarta generación. Así mismo, respecto a la capacidad de reconocimiento, durante el 2010 se han comenzado las modificaciones necesarias en la estación de tierra para conseguir una capacidad de despliegue del sistema. En el mes de noviembre se consiguió la declaración de la capacidad operativa inicial del misil Taurus, del cual ya se han recibido todas las unidades contratadas.

En resumen, se trabaja para estar al día en la planificación de recursos, en la definición de capacidades y en mantener la influencia del Ejército del Aire en aquellos organismos que se consideran de interés, de forma que se gestionen de manera eficaz los escasos recursos económicos de que se dispone para mejorar las capacidades de los sistemas que tenemos en dotación o en adquisición.

PERSONAL

En lo relativo a la gestión del personal, en el ámbito del Ministerio de Defensa se sigue avanzando el proceso de implementación de la Ley de la Carrera Militar, continuando con el desarrollo reglamentario de la Ley, aprobándose el nuevo Reglamento de especialidades fundamentales de las Fuerzas Armadas. Igualmente, se ha trabajado en dotar a la Ley de aquellos elementos necesarios para su aplicación, modificando determinados criterios empleados para las evaluaciones del personal y con la aprobación del nuevo Informe Personal de Calificación que se aplicará a partir de 2011. Del mismo modo, se encuentra ya en el Parlamento el Proyecto de Ley Orgánica de Derechos y Deberes de los Miembros de las Fuerzas Armadas.

En un acto presidido por el Secretario de Estado de Defensa, el pasado 15 de septiembre tuvo lugar también la apertura del Curso Académico 2010-2011 en la Academia General del Aire. Este nuevo Curso presenta como gran novedad la entrada en funcionamiento del nuevo modelo de enseñanza militar en la AGA, donde nuestros futuros oficiales recibirán tanto la formación militar, como la aeronáutica

y la correspondiente a un título de grado de ingeniería de organización industrial, impartido este último por el Centro Universitario de Defensa adscrito a la Universidad Politécnica de Cartagena. Esto significará que hasta 2015 se solapará este nuevo modelo de enseñanza con el existente hasta ahora. Del mismo modo, han continuado los trabajos para la elaboración de los nuevos planes de enseñanza de formación para el acceso a la Escala de Suboficiales, con vistas a su próxima puesta en marcha.

En lo relativo a las medidas de apoyo al personal, se ha incrementado el número de ludotecas existente a 6 con la apertura de centros de estas características en la Bases Aéreas de Armilla y Gando, contándose además con los 9 centros de educación infantil funcionando a pleno rendimiento.

COMUNICACIÓN Y RELACIONES PÚBLICAS

El Ejército del Aire ha continuado impulsando todas aquellas iniciativas dirigidas a fomentar la Cultura de Defensa, plenamente consciente de que cuanto mayor sea el conocimiento de nuestra historia, de nuestros valores y de la labor diaria realizada por sus componentes, tanto en España como lejos de nuestras fronteras, más estrechos serán los vínculos que nos unen a nuestra sociedad.

A lo largo de 2010, además de nuestra habitual participación en actos institucionales, como son el Desfile del Día de la Fiesta Nacional, el Día de las Fuerzas Armadas celebrado en Badajoz o el Día del Suboficial del Ejército del Aire que tuvo lugar en La Roda (Albacete), hemos participado en diversas actividades de naturaleza aeronáutica, que han tenido una amplia repercusión en los medios de comunicación y una excelente acogida de público, como han sido los festivales aéreos de Gijón, Vigo, Cádiz, Valencia, Málaga y Barcelona, así como otros acontecimientos sociales o deportivos de gran relevancia.

En estos eventos y en otros muchos que se celebran a lo largo y ancho de toda la geografía española, se difunden las capacidades del Ejército del Aire, quien es representado por sus patrullas acrobáticas, PAPEA, Águila y Aspa, que gozan de un merecido prestigio y reconocimiento por su preparación y por sus excelentes actuaciones, así como por personal y medios aéreos de otras unidades, cuya presencia es requerida para dar mayor realce a los mismos.

Conviene tener en cuenta que las solicitudes recibidas para que personal y medios del Ejército del Aire participe en festivales aéreos, exhibiciones y demostraciones aéreas exceden en mucho las capacidades que podemos aportar a los mismos. Además, en el actual contexto económico en el que nos movemos, la austeridad nos ha obligado a reducir aún más el esfuerzo para participar en actos muy arraigados y entrañables que tradicionalmente hemos atendido.

Un año más, los Premios "Ejército del Aire 2010" han sido fieles a su cita. Presididos por la Ministra de Defensa en esta trigésima segunda edición, para todos los que formamos parte del Ejército del Aire ha sido un motivo de gran satisfacción constatar la excelente acogida que ha tenido la convocatoria de este año, y observar cómo los participantes en sus diferentes modalidades se han esforzado en reflejar a través de sus obras nuestra historia, los valores en los que nos asentamos y nuestro trabajo diario, enmarcado, todo ello, en el gran abanico de actividades y misiones que el Ejército del Aire realiza, tanto en España como lejos de nuestras fronteras.

Además de sus modalidades habituales, este año se han concedido un Premio Especial de Reconocimiento al equipo del programa de "España Directo" de Radio Nacional, por el hito histórico que ha supuesto la emisión completa de un programa de radio en directo desde un avión en vuelo, siendo sus oyentes testigos de excepción de lo sucedido en el interior de uno de nuestros Hércules mientras realizaba su misión.

Igualmente, en esta edición se distinguió con el Premio Extraordinario a los Valores Humanos y Deportivos al seleccionador nacional Vicente del Bosque, siendo también galardonada la Real Federación Española de Fútbol con el "Premio a la Excelencia en el Deporte" en reconocimiento a su brillante trayectoria.

2010 también ha sido el año de un importante aniversario: la Patrulla Águila ha cumplido 25 años. A lo largo de este cuarto de siglo, la Patrulla ha sabido ser fiel al exigente ideario con que nació, constituyendo el espejo donde vemos reflejadas las cualidades y virtudes del Ejército del Aire. Desde su creación, muchos han sido los pilotos, mecánicos y personal de apoyo que han pasado por sus filas, dejando constancia con su quehacer diario de su profesionalidad y compromiso.

Gracias a su esfuerzo, dedicación e ilusión sus extraordinarias actuaciones no sólo han permitido que sea internacionalmente reconocida, sino que contribuyen de forma significativa a acercarnos más a nuestra sociedad, representando de forma brillante a España y al Ejército del Aire por todos los rincones del mundo, consiguiendo que todos los que presencian sus evoluciones levanten expectantes la vista hacia el cielo cuando se aproximan sus aviones y se emocionen cuando surcan el cielo dibujando los colores de nuestra Bandera, como ocurrió el pasado mes de julio durante los actos que tuvieron lugar en Madrid para celebrar la consecución del Campeonato del Mundo de Fútbol por la Selección Española.

Coincidiendo con la celebración de este aniversario, el pasado día 1 de junio la Ministra de Defensa presidió en el Cuartel General del Ejército del Aire el acto de presentación del emulador de vuelo del avión C-101 de la Patrulla Águila, equipo obtenido gracias a la generosa aportación de varios patrocinadores.

Su Majestad el Rey visitó el EADA. Por su parte, Su Alteza Real el Príncipe de Asturias visitó el EZAPAC, el

43 Grupo de Fuerzas Aéreas, el Ala 12, el GRUCEMAC y el Cuartel General del Ejército del Aire.

Dentro del programa de visitas a unidades de las Fuerzas Armadas, la Ministra de Defensa visitó el Ala 12, el GRUCEMAC, el 47 Grupo, UMAAD-Madrid y UMAER. Asimismo, se desplazó el 6 de mayo a la Base Aérea de Albacete para conocer el funcionamiento del TLP durante una jornada de trabajo de un curso de vuelo.

El pasado 8 de junio tuvo lugar en el ACAR Getafe la ceremonia de entrega de los Trofeos de Seguridad de Vuelo y de Seguridad en el Manejo y Mantenimiento de Armamento en sus diferentes modalidades, otorgados respectivamente al Ala 15 y a la Escuadrilla Plus Ultra de la Guardia Real, así como los Premios de Excelencia en el Sostenimiento, que en la categoría de unidad distinguida ha sido concedido al CLOTRA.

Entre los días 16 al 19 de noviembre tuvo lugar en el Centro de Guerra Aérea el XX Seminario Internacional Cátedra "Alfredo Kindelán", que en la edición de este año trató sobre "El empleo del Poder Aeroespacial en operaciones de mantenimiento de paz", y que contó con la participación de personal perteneciente a numerosas Fuerzas Aéreas, organizaciones como ISAF y OTAN, así como a diversas empresas especializadas.

La página web del Ejército del Aire es hoy la principal y mejor fuente abierta para la obtención de información de nuestra Institución y cumple con creces los objetivos con que fue concebida, que eran los de poner a disposición de todos los ciudadanos información

sobre la misión, organización y actividades del Ejército del Aire, con el fin de contribuir a la difusión de su imagen en la sociedad española, sirviendo además como instrumento para la captación del personal interesado en formar parte del mismo.

A lo largo de este año 2010 se ha ido desarrollando la página de intranet, poniendo en marcha un portal claramente diferenciado del existente en la página web de internet. Este portal de intranet deberá constituirse en uno de los instrumentos centrales en los que apoyar la implementación del Plan de Comunicación Interna del Ejército del Aire, aspirando a ser una verdadera herramienta de trabajo para todo nuestro personal.

EL CAMINO A SEGUIR

2011 seguirá marcado por un escenario económico restrictivo y austero. En el caso del Ejército del Aire, las reducciones presupuestarias experimentadas son más acusadas en los capítulos dedicados a los gastos corrientes y a las inversiones reales, siendo estas últimas las que afectan a la modernización y el sostenimiento.

El Ejército del Aire está dispuesto a continuar realizando un esfuerzo extraordinario para cumplir con sus misiones permanentes y para estar preparado para contribuir con sus capacidades específicas a afrontar los retos y amenazas que el panorama estratégico continuamente demanda. Por ello, nuestro objetivo prioritario es mantener las capacidades con las que cuenta, reduciendo al mínimo el impacto que los recortes presupuestarios pudieran tener sobre el entrenamiento de las tripulaciones y la seguridad en vuelo, y eliminando toda aquella actividad aérea considerada no esencial.

Durante este año que ahora comienza se extenderán las medidas adoptadas en el plan de racionalización y optimización del gasto ya en vigor, tanto en el ámbito institucional como en el personal. Continuaremos realizando enormes esfuerzos para redefinir y priorizar los programas de modernización necesarios, así como optimizar el uso de todos los sistemas en dotación. Esto hará necesario que se deban demorar en el tiempo algunas acciones previstas, lo que significa una ralentización y prolongación en el tiempo de numerosos programas de modernización.

Somos conscientes de que no disponer de nuevos sistemas en el tiempo previsto significará una penalización sobre el sostenimiento de las aeronaves en uso, que por otra parte ya han venido soportando grandes cargas. Confiamos que, una vez superados los ajustes que estamos sufriendo se pueda retomar el potencial de inversión para el desarrollo de nuestras capacidades, para conseguir un Ejército del Aire mejor adaptado a los niveles de esfuerzo y al cumplimiento de los compromisos nacionales e internacionales que se nos requieran.

Y el año 2010 acabó con una actuación insospechada para el Ejército del Aire. La ausencia masiva de controladores civiles en sus puestos de trabajo la tarde del 3 de diciembre de 2010 trajo consigo que el Gobierno de la Nación adoptara medidas de carácter excepcional, comenzando por encomendar al Ministerio de Defensa con carácter transitorio las facultades de control del tráfico aéreo general atribuidas a la entidad pública empresarial AENA y, posteriormente, declarando el Estado de Alarma.

Ante esa situación, el Ejército del Aire asumió la supervisión del control del tráfico aéreo en todo el país, comenzando un despliegue de su personal por todas las torres y centros de control de España la noche del 3 de diciembre. El esfuerzo realizado por este personal posibilitó que en menos de 24 horas se normalizara la situación y se restableciera la circulación aérea general, manteniéndose de forma ininterrumpida esta presencia hasta el 15 de enero de 2011, fecha en la que finalizó la prórroga del Estado de Alarma.

Durante esos 43 días, en los que se continuó con las actividades habituales, cerca de un millar de militares del Ejército del Aire participaron directamente en las acciones mencionadas, contribuyendo con su actuación a garantizar la continuidad de los servicios establecidos y a que el tráfico aéreo en nuestro país transcurriera con total normalidad. La labor desarrollada en la gestión de esta situación ha sido destacada y reconocida de forma unánime por nuestra sociedad, y ha vuelto a poner de manifiesto nuestra vocación de servicio a España y los españoles, la capacidad de reacción y la entrega, profesionalidad y buen hacer del personal que compone el Ejército del Aire. ■

REGRESO DEL ÚLTIMO CONTINGENTE PROCEDENTE DE KABUL

En la tarde del 13 de enero tuvo lugar la llegada del último contingente a las Bases Aéreas de Torrejón y Zaragoza con personal del Ejército del Aire. La mayor parte del mismo se encontraba destacado en el Aeropuerto de Kabul y pertenece al Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), unidad ubicada en la Base Aérea de Zaragoza. Este personal regresaba a casa tras finalizar su misión.

En una tarde lluviosa en Zaragoza, fueron recibidos por el general jefe de la Base, Francisco Molina Miñana, quien en nombre del jefe del Estado Mayor del Aire les traslado su reconocimiento por el importante trabajo que han desempeñado en beneficio de Afganistán y un abrazo en señal de gratitud por su entrega y desinteresada dedicación.

El personal que aterrizó en la Base Aérea de Torrejón fue recibido por el general jefe de la Agrupación de la Base Aérea de Torrejón Pedro José Abad Jimeno.

FUERZA EN HERAT REALIZA UNA DONACIÓN BENÉFICA A UN ORFANATO FEMENINO

El 25 de enero, a las 10 horas locales, una pequeña comisión de Fuerza en Herat se ha desplazado a un orfanato femenino de los suburbios de la ciudad de Herat para realizar una donación benéfica. El grupo de españoles fue recibido por la directora del orfanato. Unos minutos más tarde hizo acto de presencia la fiscal jefe de Herat, María Bashir, que se unió al grupo.

La directora enseñó las instalaciones del orfanato a la visita y posteriormente se accedió a una sala donde se encontraban las menores con las profesoras. Las niñas, una por una conforme eran nombradas por la profesora, fueron recibiendo un sobre que contenía 800 afganis, que al cambio son unos 12 euros. En total se donaron a la institución benéfica 1.257 euros. El dinero procede de la colecta voluntaria benéfica organizada por la unidad de helicópteros del Ejército de Tierra destacada en Herat –ASPUHEL-, con ocasión de la carrera de San Silvestre que se celebró el pasado día 31 de diciembre en la Base de Apoyo Avanzado de Herat.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Néstor de la Orden

Néstor de la Orden

EJERCICIO WTD10-01

Entre los meses de enero y febrero, y concretamente por un plazo de tres semanas, el Ala de Caza Nº31 de la U.S.A.F.E., con base en Aviano, realizó su habitual destacamento en la Base Aérea de Zaragoza para realizar el Ejercicio WTD10-01 (Weapons Training Deployment). Este año fue el Escuadrón 555th "Triple Níkel" el encargado de realizar el despliegue con sus F-16.

Dadas las estupendas características que tiene el Polígono de Tiro de las Bardenas Reales, el despliegue del 555th Sqn. fue enfocado mayoritariamente a la utilización del polígono para que sus pilotos se calificasen en distintas modalidades de tiro Aire-Suelo. Pero también desarrollaron misiones aire-aire con distintas unidades del Ejército del Aire como son las Alas 12 y 15 con sus EF-18 o el Ala 11 con sus Eurofighters. Mención aparte merece el Ala 14 y concretamente el 141 Escuadrón que durante una semana se desplegó también en la base zaragozana para realizar misiones aire-aire conjuntamente con los miembros del 555th Sqn. y de esa forma mejorar el adiestramiento de los pilotos gracias a esa comunicación cara a cara en los briefines entre los miembros de los dos escuadrones.

Los aviones utilizados fueron los F-16C Block 40, además de un par de biplazas, con configuraciones de lo más dispares, en cuanto al armamento de prácticas utilizado: desde configuraciones limpias para las misiones de combate aéreo aire-aire, hasta las configuraciones mucho mas complejas con pod designador de blancos LANTIRN, misiles Sidewinder y AMRAAM, pod grabador de misión ACMI, lanza cohetes LAU-131, etc.

Néstor de la Orden

Néstor de la Orden

Néstor de la Orden

De todas ellas cabe destacar dos sistemas muy interesantes: La nueva versión del misil Aire-Aire AIM-9X Sidewinder que junto al casco de vuelo JMHCS (Joint Helmet Mounted Cueing System) hacen de esta combinación un sistema de armas muy moderno, con la posibilidad de designar los blancos simplemente moviendo la cabeza y siguiendo las aeronaves enemigas mientras se realizan las maniobras de altas G's en el combate aéreo, entre otras muchas de sus aplicaciones.

Y el otro sistema, aunque la Fuerza Aérea estadounidense lleva utilizándolo mucho tiempo, es el pod ACMI (Air Combat Maneuvering Instrumentation). Este pod es un sistema que va enfocado sobre todo al adiestramiento de las tripulaciones, ya que permite grabar todos los datos de vuelo y posiciones GPS de cada uno de los aviones en unos dispositivos de memoria, para posteriormente volcar todos esos datos del avión, y del resto de aviones que conforman la misión, en un ordenador y mediante el software del sistema crear una simulación virtual de todos los aviones para en los debriefines poderlos representar en pantallas igual que si fuera una película.

NÉSTOR DE LA ORDEN BUENO

ACUERDO TÉCNICO DE COOPERACIÓN Y APOYO MUTUO ENTRE LOS SISTEMAS DE DEFENSA AÉREA DEL REINO DE ESPAÑA Y LA REPÚBLICA PORTUGUESA

El 27 de enero se celebró el acto de firma del manual de aplicación del "Acuerdo Técnico de Cooperación y Apoyo Mutuo entre los Sistemas de Defensa Aérea del Reino de España y de la República Portuguesa" en el Cuartel General del Mando Aéreo de Combate (MACOM).

En nombre del Ministerio de Defensa de España, efectuó la firma del Manual de Aplicación el general jefe del Mando Aéreo de Combate, el teniente general José Froilán Rodríguez Lorca, mientras que por parte del Ministerio de la Defensa Nacional de Portugal, lo hizo el comandante aéreo de la Fuerza Aérea portuguesa, el también teniente general José Maria Pessoa.

Este manual de aplicación, que representaba una necesidad para ambos países debido al surgimiento de nuevas potenciales amenazas y a la nueva estructura de la OTAN, ha sido elaborado para la llevar a cabo de forma efectiva lo contemplado en el "Acuerdo Técnico de Cooperación y Apoyo Mutuo entre los Sistemas de Defensa Aérea del Reino de España y de la República Portuguesa", firmado en 1997 por los jefes de Estado Mayor de las respectivas Fuerzas Aéreas, a iniciativa de sus ministros de Defensa.

RELEVO DEL DIRECTOR DEL GRUPO AÉREO EUROPEO

El 27 de enero tuvo lugar en la base de RAF High Wycombe (Reino Unido) la ceremonia de relevo del director del Grupo Aéreo Europeo (GAE).

El nuevo director, teniente general Kreuzinger-Janik , jefe de Estado Mayor de la Fuerza Aérea alemana relevó al teniente general Jansen, jefe de Estado Mayor de la Real Fuerza Aérea holandesa, que ha ostentado el cargo de director desde mayo de 2008.

Después del briefing al nuevo director sobre el GAE, el teniente general Jansen pronunció una breve alocución de despedida en la que resumió lo conseguido durante su mando, agradeció al personal el trabajo realizado y pidió a todos la misma dedicación y apoyo al nuevo director. A continuación se procedió a la firma de la documentación reglamentaria de relevo y a la firma en el libro de honor. Seguidamente, el nuevo director agradeció al teniente general Jansen el trabajo realizado y exhortó a los presentes a seguir impulsando las actividades en las que el GAE se encuentra inmerso, con el fin de mejorar la interoperabilidad entre sus Fuerzas Aéreas, en un tiempo en que por la crisis económica mundial la maximización de recursos es crítica.

Vicente Giráldez
Teniente Coronel de Aviación

VISITA DE LA DIRECTORA GERENTE DE LA FUNDACIÓN AENA AL SHYCEA

Dentro del marco del Convenio de colaboración entre la Fundación AENA y el Ministerio de Defensa y como comisión de seguimiento, el 28 de enero visitó la sede del SHYCEA la directora-gerente de la Fundación AENA, Teresa Diaz-Caneja. Fue recibida por el general jefe del Servicio, Javier Criado, el cual la acompañó a una gira por el Archivo Histórico en el Castillo de Villaviciosa de Odón y el Museo del Aire en Cuatro Vientos. En ambas ubicaciones la directora-gerente recibió una explicación de las actividades que se realizan patrocinadas por la Fundación AENA en los ámbitos de, catalogación y digitalización de fondos, documentos e imágenes. Así mismo, la directora–gerente tuvo la oportunidad de visitar las instalaciones de ambos centros y apreciar los trabajos realizados hasta la fecha cubiertos por el citado Convenio, y los previstos para el presente año, que contarán con una aportación de 85.000 euros.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE PROFESORES Y ALUMNOS DEL CENTRO CARTOGRÁFICO Y FOTOGRÁFICO AL CESAEROB

El 28 de enero visitaron el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación (CESAEROB) profesores, y sargentos alumnos del Cuerpo General, Escala de Suboficiales (CIM), que cursan su especialidad fundamental en el Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire.

Fueron recibidos por el coronel jefe del CESAEROB, Manuel Luis Fonseca Urbano, Jefes de Grupo, Escuadrón, Secretaría General y el suboficial mayor de la Unidad.

En la sala briefing de la unidad, el coronel jefe del CESAEROB, les dio la bienvenida y expuso a continuación una detallada perspectiva de la unidad, destacando diversos aspectos sobre la operatividad de la misma como unidad productora de inteligencia de imágenes. Una vez finalizada dicha exposición, los profesores y suboficiales alumnos, iniciaron un recorrido por distintas instalaciones de la unidad, centrando su interés especialmente en las áreas de misión, producción y explotación, donde en esta última les fue mostrada una selección de productos realizados en el centro, resultado del análisis y explotación de imágenes procedentes de sensores aeroespaciales embarcados en satélites de observación de la tierra, dando así por finalizada la visita.

VISITA DEL INSPECTOR GENERAL CIS A LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES

El 28 de enero ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones del Ejército del Aire (EMACOT), la visita del inspector general CIS del Ministerio de Defensa, Pedro Martín Jurado, acompañado del subdirector general de Telecomunicaciones del Ayuntamiento de Madrid, Ignacio Baquedano Ibáñez y con la asistencia del general jefe de Servicios Técnicos y CIS Angel Mazo da Pena, del general director CIS Luis Rosillo López y de diverso personal de la IGECIS y de la JSTCIS.

A su llegada fue recibido por el coronel Pedro Armero Segura, director de la Escuela, acompañado del teniente coronel jefe de Estudios, los oficiales jefes de Departamento y el suboficial mayor de la Unidad.

Tras una presentación de la Escuela por el coronel director, en la que dio a conocer su misión, organización, personal y medios, se visitaron distintas dependencias, entre ellas los

simuladores de Defensa Aérea y de Guerra Electrónica y los laboratorios de Electrónica Digital y de Radio-ayudas.

Seguidamente el inspector general CIS procedió a firmar en el libro de honor de

la Unidad, en la biblioteca de la Escuela.

A continuación, tuvo lugar una exposición del proyecto de telefonía IP por parte de la Inspección General CIS en el salón de actos de la EMACOT, seguida de una demostración del proyecto por parte de los representantes de las empresas AVAYA, TELDAT y SIEMENS, en el Laboratorio-aula donde se han instalado las maquetas de telefonía IP, finalizando la exposición y demostración con una alocución del Inspector General CIS a los presentes.

Tras una copa de vino español, en la cual el general jefe de la Jefatura de Servicios Técnicos y de Sistemas de Información y Telecomunicaciones, Angel Mazo da Pena, ofreció una alocución y un brindis, se dio por finalizada la visita.

CLAUSURA DEL III CURSO DE GESTIÓN Y AUDITORÍA AMBIENTAL

El 29 de enero tuvo lugar en el aula magna de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) la clausura del III curso de gestión y auditoría ambiental para personal del Ejército del Aire y otros ejércitos

El acto fue presidido por el coronel director de la ESTAER, Joaquín Carrasco Martín, al que acompañaron el capitán de Navío Julio Albert Pérez, jefe de la Sección de Protección Ambiental de la Dirección de Infraestructura de la Jefatura de Apoyo Logístico de la Armada, el coronel Isidoro Anadón Fernández, de la Subdirección General de Planificación y Control de la DIGENIN, y el coronel Enrique Legorburu Bediaga, jefe de la Sección de Protección Ambiental de la Dirección de Infraestructura del Mando de Apoyo Logístico del Ejército del Aire.

El curso, que comenzó el 18 de enero, ha contado con personal de los tres Ejércitos; 12 oficiales (10 del EA y 2 del E.T.) y 11 suboficiales (ocho del EA, uno del E.T. y dos de la Armada).

Tras unas palabras de bienvenida del coronel director de la ESTAER, el coronel Isidoro Anadón Fernández, resaltó la necesidad de que los alumnos del curso que concluye, aplicaran los conocimientos adquiridos para asegurar la mejora ambiental de las instalaciones en las Fuerzas Armadas, contribuyendo a un alto grado de concienciación en las unidades y a optimizar el ahorro de energía.

Así mismo, destacó que la política ambiental está basada en el concepto de defensa sostenible, definiendo el mismo como la cualidad de mantener operativas las capacidades de las Fuerzas Armadas, a través de la instrucción y adiestramiento necesarios, sin perjuicio para la misma calidad ambiental de nuestras instalaciones.

En este sentido, mencionó como desde 1997, con el ministro de Defensa Eduardo Serra, la Directiva 107/1997, de 2 de junio, sobre protección del Medio Ambiente, fue la primera norma que fijó como desarrollar la política ambiental en el Ministerio de Defensa, -exigiendo el cumplimiento de estos objetivos una estructura organizativa al más alto nivel-.

Para ello, mediante acuerdo de todos los países de la OTAN, se estableció un Sistema de Gestión Ambiental, de obligado cumplimiento, basado en los principios de la ISO 14001 introduciendo la auditoría de todas las instalaciones militares por entidades de acreditación autorizadas por ENAC.

Por otro lado, subrayó que el medio natural es un valor a proteger, estando el 25´86 % de los espacios naturales del Ministerio de Defensa integrado en la Red Natura 2000, red ecológica europea de áreas de conservación de la biodiversidad, siendo este nivel de biodiversidad más alto en instalaciones militares, (como campos de maniobras, etc.), que en otras instalaciones civiles.

Una vez concluida la entrega de diplomas, el coronel director de la ESTAER felicitó a todos los concurrentes por la finalización del curso y procedió a su clausura.

EL JEMA RECIBE EL NOMBRAMIENTO DE ARTILLERO DE HONOR

El 29 de enero, en el curso de un emotivo acto en el Cuartel General del Mando de Artillería Antiaérea, el general del Aire José Jiménez Ruiz, jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, recibió de manos del general jefe del Mando de Artillería Antiaérea, Francisco Javier Bonal García, el nombramiento de Artillero de Honor.

Entre otras autoridades asistieron la práctica totalidad de los miembros del Consejo Superior Aeronáutico. Tras el homenaje a los caídos, se entonó el himno de Artillería y, con un desfile de las fuerzas participantes se concluyó el acto.

El JEMA, en respuesta a las palabras del general jefe del Mando de Artillería Antiaérea, agradeció la distinción y se refirió a la historia y tradiciones comunes que compartimos el Ejército del Aire y el de Tierra. Cerró su alocución señalando que “la única manera de que las Fuerzas Armadas sigan siendo realmente útiles a la sociedad, a España, es que seamos capaces de trabajar juntos. Un profundo conocimiento mutuo nos llevará a explotar mejor nuestras capacidades, sabiendo no sólo de lo que soy capaz, sino de lo que es capaz el otro, y qué le puedo dar y qué me puede dar él a mí. Muestra patente de esa filosofía es la excelente relación entre este Mando de Artillería Antiaérea y el Mando Aéreo de Combate.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE HISDESAT SERVICIOS ESTRATÉGICOS S.A. AL CESAEROB

El 29 de enero el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación (CESAEROB), recibió la visita de la empresa participada por el Ministerio de Defensa HISDESAT Servicios Estratégicos S.A. Dicha visita estuvo encabezada por el general de división del Ejército del Aire en la reserva José Luis Martínez Climent, a quien acompañaban Roberto López Fernández, consejero delegado de HISDESAT y Miguel Ángel García Primo, director general técnico de la empresa. Así mismo, se unieron a ellos diversas personalidades de distintos Departamentos estatales de EE.UU, Méjico y España.

A su llegada a la Unidad, fueron recibidos por el coronel jefe del CESAEROB, Manuel Luís Fonseca Urbano, al que acompañaban los jefes del Grupo Operativo, Escuadrón Técnico y de Apoyo, Secretaría General y el suboficial mayor de la unidad.

En la sala briefing el coronel jefe del CESAEROB, les dio la bienvenida y expuso una perspectiva de la Unidad, destacando diversos aspectos sobre la operatividad de la misma, como unidad productora de Inteligencia de Imágenes. Una vez concluida la exposición, les fueron mostrados varios productos, resultado de la explotación de imágenes procedentes de sensores ópticos embarcados en satélites, dando a continuación por finalizada la visita.

ENTREGA DE AYUDA HUMANITARIA DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA BASE DE APOYO AVANZADO DE HERAT

El 30 de enero tuvo lugar un acto de entrega de ayuda humanitaria en la Base de Apoyo Avanzado de Herat. El material de ayuda ha sido reunido, un año más, por el Ejército del Aire a través de la aportación de las siguientes empresas y organizaciones: Cajastur, Atlético de Madrid, Rotary Club de Javea, Carrefour, Leche Pascual, Cepsa, Iberia Mantenimiento, Infancia Sin Fronteras, BBVA, Banco de Santander, El Corte Inglés, Mensajero Alimentación, Indra, Eurocopter, ITP, Isdefe, Induyco, EADS/CASA, Arturo Catering y Telefónica.

Al sencillo y entrañable acto han asistido representantes de organismos oficiales de Herat como: Media Luna Roja, Jefatura de Trabajo y Asuntos Sociales, Departamento de Asuntos Exteriores y Universidad. También asistieron 10 niños y niñas de un orfanato de la ciudad acompañados por dos profesores.

El material de ayuda, en esta primera entrega de un total de 55 toneladas, consistía en comida, ropa, ropa deportiva de niño y ordenadores.

El coronel jefe de la Base de Apoyo Avanzado (FSB) Manuel Fernández-Roca Teigell inició el acto con una breve alocución en la que resaltó el claro compromiso de los españoles con la reconstrucción y el bienestar de Afganistán. Seguidamente el coronel fue entregando a cada representante una muestra de la mercancía humanitaria que será bien recibida por las personas más necesitadas de Herat. Seguidamente el jefe de la FSB hizo entrega de juguetes, donados por las familias de los trabajadores de las empresas y organismos, a los niños presentes.

El acto finalizó con unas palabras de agradecimiento por parte del representante de exteriores que evidenció los continuos gestos que España tiene con Herat, como auténtico país amigo.

Foto de grupo realizada donde se realizan los ensayos de carga estática del estabilizador horizontal del Airbus A-380.

LA ESCUELA DE TÉCNICAS AERONÁUTICAS VISITA LAS INSTALACIONES DE EADS-CASA EN GETAFE

El 3 de febrero los alféreces alumnos del Cuerpo de Ingenieros del Ejército del Aire de la ESTAER, en fase de formación militar específica, visitaron las instalaciones de la empresa EADS-CASA en Getafe. Al mando del teniente coronel jefe de Estudios de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) Domingo Udina y dos profesores del Departamento de Ciencias Aplicadas, fueron recibidos por Mario López, del Departamento de Relaciones Institucionales España, y por Alberto Redondo y Antonia Diez, personal de Relaciones Públicas y Protocolo de EADS, uniéndose posteriormente al grupo el teniente general Carlos Gómez Arruche que actualmente desempeña el papel de asesor militar en dicha empresa.

La visita comenzó con una presentación a cargo de Mario López, en la que se destacó la importante posición que EADS ocupa en su sector a nivel mundial. Por otra parte se recalcó el soporte que dicha empresa presta al Ejército del Aire, puesto que no sólo ha participado en la fabricación de muchos de los modelos que operan en aquél, sino que además efectúa el mantenimiento y puesta al día de gran parte de la flota, como es el caso de los trabajos que se realizan en los modelos EF-18, EF-2000, F-5, P-3, C-101, etc.

Alféreces alumnos del Cuerpo de Ingenieros del EA de la ESTAER durante la presentación ofrecida sobre la empresa EADS-CASA.

El teniente coronel Udina intercambiando regalos con Mario López, del Departamento de Relaciones Institucionales España.

La modernización de los modelos americanos se lleva de forma independiente con este país, lo que proporciona a España autonomía tecnológica y estratégica a nivel de política internacional.

Acto seguido tuvo lugar un recorrido guiado bajo las explicaciones de Mario López en el que se visitaron las dependencias más significativas; en esta visita se pudo ver el hangar en el que se modernizan los P-3 de la Fuerza Aérea brasileña y donde se realizan en la actualidad los ensayos de carga estática del estabilizador horizontal del Airbus A-380 y de la célula completa del A400M.

A continuación se visitó el hangar dedicado al Eurofighter, donde se pudo apreciar el proceso de fabricación de las alas derechas, así como la cadena de montaje final (FAL). Junto con las aeronaves en proceso de montaje se encontraban 4 Eurofighters ya entregados al Ejército del Aire, en proceso de actualización. Este hecho fue aprovechado por el teniente general Arruche para indicar la gran conveniencia de realizar una modernización continua de las aeronaves de última generación a lo largo de toda su vida operativa.

La visita siguió su recorrido por el hangar en el que se efectúa el proceso de actualización de vida media (MLU) de la flota de EF-18 y en el que se pudo ver el Airbus A-310 que EADS emplea para realizar los ensayos con la pértiga de reabastecimiento en vuelo de última generación que EADS está desarrollando con objeto de poder competir en el mercado de los aviones cisterna.

Por último se pasó por las instalaciones en las que se realiza el proceso de fabricación de los estabilizadores horizontales (HTP), de todos los modelos de la familia Airbus actualmente en servicio, así como de parte de los componentes de materiales compuestos asignados a España para el Airbus A-380.

La visita finalizó con intercambio de presentes entre los representantes de la empresa y la ESTAER, y en la que ambas partes dejaron patente con sus palabras, la importancia de visitas como la aquí resumida de cara a las futuras relaciones entre las dos instituciones.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA A LA BASE AÉREA DE ARMILLA DEL TENIENTE GENERAL JEFE DEL MAGEN

El 3 de febrero hizo la primera visita oficial a la Base Aérea de Armilla y Ala 78 el teniente general jefe del MAGEN Fernando Lens Astray.

Fue recibido por el coronel jefe de la misma, Ángel Valcárcel Rodríguez, acompañado del suboficial mayor de la base. Tras los honores de ordenanza y el desfile de la Fuerza el teniente general se dirigió a la Sala de la Patrulla Aspa donde el coronel, acompañado de la comisión designada al efecto, dio el briefing de la unidad con detalles de los asuntos en curso de mayor relevancia.

Posteriormente se realizó una visita a pie por las distintas dependencias de la unidad. Tras ver los simuladores de los helicópteros, visitó instalaciones de reciente renovación como el comedor de la Base, la OFAP, el alojamiento logístico y la residencia de acción social de MPTM`s. También se aprovechó la oportunidad para ver el estado de las dependencias que precisarán mayor atención como el hangar de mantenimiento, el taller general y el pabellón de suboficiales.

Tras una exhibición estática del helicóptero Sikorsky HE-24 en configuración SAR y otra del HE-25 "Colibrí", el teniente general realizó un vuelo de treinta minutos de práctica en este último con el comandante Juan Suárez, jefe del 782 Escuadrón.Finalizado el vuelo se realizó el acto protocolario de la firma en el libro de honor de la unidad, siendo despedido a las trece cuarenta horas por la misma comisión que le acompañó durante toda la visita.

VISITA DE LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE AL 47 GRUPO

El 5 de febrero tuvo lugar la visita anual de la Academia Básica del Aire al 47 Grupo Mixto de Fuerzas Aéreas. Ciento cuatro alumnos con especialidad Mantenimiento de Aeronaves, acompañados por sus profesores, fueron guiados por las instalaciones del 47 Grupo a lo largo de la mañana.

La visita fue recibida por el coronel jefe de la unidad, Joaquín Díaz Martínez, quien dio la bienvenida a los sargentos alumnos. Tras la foto oficial de rigor en la zona de vuelos, los asistentes fueron invitados a pasar a la sala de conferencias de Fuerzas Aéreas donde, tras una introducción a la vida de la unidad por parte del Coronel se les expuso un audiovisual de reciente creación, donde se recogen y explican las diversas tareas y cometidos que se llevan a cabo en la misma.

Posteriormente la visita siguió su curso siendo guiada por una comisión de oficiales y suboficiales por las dependencias de los escuadrones de Fuerzas Aéreas y de Material. Los sargentos alumnos recibieron explicaciones sobre las diferentes plataformas aéreas del 47 Grupo Mixto de FFAA Boeing 707 en sus diferentes versiones (T/TK/TM-17), Falcon 20 (TM-11) tanto de apoyo a la calibración de radioayudas a la navegación aérea como de Guerra Electrónica y los CASA Aviocar (T/TM-12), asistiendo a una exhibición estática de las mismas. Seguidamente se visitaron los hangares de mantenimiento donde, dada su especialidad, los alumnos de la ABA pudieron conocer de primera mano los diversos trabajos que se llevan a cabo en la unidad para mantener operativas tres plataformas aéreas tan distintas con sus equipamientos y configuraciones (carga, pasaje, combi, medevac, reabastecimiento y guerra electrónica) en los aviones Boeing 707.

Tras finalizar la visita fueron despedidos por los miembros del 47 Grupo, emprendiendo viaje de vuelta a su Academia.

RELEVO EN EL MANDO DE LA BASE DE APOYO AVANZADO DE HERAT (AFGANISTÁN)

En la mañana del 6 de febrero tuvo lugar en la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat (Afganistán) el acto de transferencia de autoridad así como el acto de relevo de jefe de fuerza en Herat entre el coronel del Ejército del Aire Manuel Fernández-Roca Teigell, quien hasta el día de hoy ostentaba ambos cargos, y el coronel del Ejército del Aire León Antonio Machés Michavila.

El acto se celebró en la plaza de España de la FSB de Herat. El general de brigada Alessandro Veltri, jefe del Mando Regional Oeste, presidió la ceremonia de transferencia de autoridad de la FSB de Herat. El general jefe del Estado Mayor del Mando Aéreo de Canarias, Eduardo Gil Rosella, presidió a continuación la ceremonia nacional de relevo de jefe de Fuerza en Herat.

Al acto asistió una amplia representación de autoridades civiles afganas locales encabezadas por el gobernador de Herat, Ahmad Yusef Nuristani, así como una representación de jefes de unidad aliadas dependientes del Mando Regional Oeste de la Fuerza Internacional de Apoyo a la Seguridad de Afganistán (ISAF).

GANADORES DEL PREMIO AULA ESCOLAR AÉREA

Entre los días 7 y 12 de febrero ha tenido lugar el viaje a las Islas Canarias correspondiente al Premio Aula Escolar Aérea 2009. Los ganadores de esta edición fueron los alumnos del Instituto de Enseñanza Secundaria Julio Caro Baroja de Fuenlabrada por su trabajo "Un tipo genial" dedicado a uno de los aviones más emblemáticos del Ejército del Aire, el C-130 Hércules, describiendo la extraordinaria labor realizada por nuestro personal en operaciones de paz y misiones de ayuda humanitaria.

En este viaje han participado 15 alumnos, dos profesores y personal del Gabinete del JEMA con el apoyo del personal del Ejército del Aire en las Islas Canarias.

El domingo día 7 de febrero, a bordo de un avión CN-235 de la Base Aérea de Matacán, partía la expedición desde la Base Aérea de Getafe a la de Gando.

Al día siguiente fueron recibidos por el general jefe del Mando Aéreo de Canarias, quien les trasmitió la importancia de que la juventud española que ellos representan, conozca las actividades diarias de las Fuerzas Armadas en general y del Ejército del Aire en particular.

Cabe destacar la visita a la Base Aérea de Gando, donde pudieron conocer las tareas diarias del Ejército del Aire y en esta ocasión actividades extraordinarias con motivo de un ejercicio de adiestramiento avanzado en tácticas de combate aire-aire entre aeronaves de características diferentes (Eurofighter, F-18 y Mirage F-1 del Ejército del Aire y F-15C del 493 escuadrón de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos en Europa). Disfrutaron de una exhibición de rescate en el agua llevada a cabo por el 802 Escuadrón y de una exposición estática de un avión F-18 del Ala número 46.

Tras una visita cultural por la isla de Gran Canaria, se trasladaron a Lanzarote a bordo de un avión C-295 del Ala 35 destacado en las Islas Canarias, Durante el vuelo, fueron interceptados por un avión F-18 del Ala 46.

Visitaron el Parque Nacional del Timanfaya, las Cuevas de los Verdes, Jameos del Agua y el Mirador del Río.

El viernes 12, despegaron del Aeródromo Militar de Lanzarote con destino a la Base Aérea de Getafe en un avión CN-235 perteneciente también al 741 Escuadrón de la Base Aérea de Matacán (Salamanca).

En Madrid, el miércoles 17 a las 13 horas, fueron recibidos por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire José Jiménez Ruiz en el salón de ministros del Cuartel General. El JEMA departió con gran interés sobre los detalles del viaje con los alumnos y los profesores, ya que el general del Aire estuvo destinado como jefe del Mando Aéreo de Canarias. Intercambiaron obsequios donde los profesores del Instituto ofrecieron al JEMA una placa de agradecimiento por el trato recibido durante el viaje.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL IX CURSO DE ALTOS ESTUDIOS ESTRATÉGICOS PARA OFICIALES SUPERIORES IBEROAMERICANOS AL ALA 11 Y BASE AÉREA DE MORÓN

El 8 de febrero el IX curso de altos estudios estratégicos para oficiales superiores iberoamericanos, con el general de división Tomás Ramos Gil de Avalle al frente de la delegación, visitaron las instalaciones del Ala 11 y B.A. de Morón.

La delegación fue recibida por el coronel jefe del Ala 11 y B.A. de Morón Francisco Javier Fernández Sánchez. Tras el saludo protocolario, la visita se trasladó a la sala de briefing del edificio ASTA donde se les dio la bienvenida y tuvo lugar una presentación audiovisual sobre la organización, estructura y cometidos de la unidad.

Tras la misma, se inició un recorrido por las instalaciones de la unidad, haciéndose hincapié en las dedicadas al mantenimiento de los dos sistemas de armas con los que esta dotada la unidad, los aviones P3-ORIÓN y C.16 EUROFIGHTER.

LANZAMIENTO DEL TRANSBORDADOR ESPACIAL "ENDEVOUR"

El 8 de febrero a las 10:14 horas, y tras un primer intento fallido el día anterior, tuvo lugar el lanzamiento del transbordador espacial "Endevour", desde su base en Cabo Cañaveral (Florida).

La Base Aérea de Zaragoza es uno de los puntos T.A.L. (Transoceanic Abort Landing) elegidos por la NASA, pudiendo producirse un aterrizaje de emergencia en caso de fallo en uno o más motores principales durante la etapa de ascenso o el fallo de alguno de los sistemas principales.

Como en anteriores ocasiones, la Agrupación de la Base Aérea de Zaragoza activa sus servicios para conseguir que la Base esté preparada para recibir al transbordador.

Una vez que el lanzamiento se ha realizado con éxito, ya solo queda esperar hasta la fecha del próximo lanzamiento.

ACUERDO MARCO PARA EL MANTENIMIENTO EN TERCER ESCALÓN DE MOTORES DE AVIACIÓN Y SUS MÓDULOS, COMPONENTES Y ACCESORIOS

El 9 de febrero en el salón de actos del Cuartel General del Aire, tuvo lugar el acto de firma del acuerdo marco para el mantenimiento en tercer escalón de motores de aviación y sus módulos, componentes y accesorios, entre el Mando del Apoyo Logístico (MALOG) y la Industria de Turbo Propulsores, S.A. (ITP).

Firmaron este acuerdo el teniente general Juan Antonio del Castillo Masete, jefe del MALOG, e Ignacio Mataix Entero, consejero director general de ITP, asistieron al acto los generales jefe de la Unidad de Contratación y Gestión Económica y director interino de Mantenimiento por parte del MALOG, y el teniente general (R) Fernando Mosquera Silvén y Pablo Fuentes Moruno como representantes de ITP.

Roberto Carlos González Cano

Este acuerdo, continuador de diversos contratos plurianuales, iniciado por Orden de Proceder (OP), cuenta con autorización del Consejo de Ministros.

La experiencia adquirida en el seguimiento de las tareas de mantenimiento en estos contratos, el hecho de que ITP fuera la única em-

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

presa española que se ha sometido a una auditoría de costes completa por parte del Grupo de Evaluación de Costes (GEC), así como su capacidad técnica, avalada por "Technical Support Agreements" en vigor hasta el cuarto escalón de mantenimiento para los motores ATAR, F404, TFE371, CT7, MAKILA 1A/1A1, PW123, PW127, CF700, J85 y TFE 331, aconsejó la iniciación de la negociación de un acuerdo marco, con vigencia (improrrogable) de cuatro años, que diera cobertura a un contrato abierto de servicios para el mantenimiento en tercer escalón de motores de aviación y sus módulos, componentes y accesorios.

Se da la circunstancia de que la Subdirección General de Planificación y Programas de la Dirección General de Armamento y Material (SDGPLANPRO/DGAM) estaba trabajando en el momento de emitir su informe a la OP en un proyecto sobre sostenimiento de turbinas, que se ha materializado a lo largo de la tramitación, y actualmente tanto el Ejército de Tierra como La Armada, en el marco de la instrucción 5/2008 de secretario de Estado de Defensa (SEDEF), han solicitado adherirse al acuerdo marco objeto de esta nota, para lo que se ha constituido en la DGAM un grupo de trabajo.

La principal ventaja para el EA del acuerdo marco, es la cobertura contractual durante un período de cuatro años, con precios competitivos, a la vez que se ajusta su desarrollo a través de los contratos derivados, según las disponibilidades financieras.

En cualquier caso este contrato está sujeto a evaluación de precios.

Alfonso V. López Soriano

SPOTTERS DAY EN LA BASE AÉREA DE GANDO

El 9 de febrero tuvo lugar una jornada de spotters en la Base Aérea de Gando en la que se ha autorizado a un numeroso grupo de fotógrafos profesionales y aficionados a disfrutar de un día con sus cámaras en lugares privilegiados de la base, presenciando las actividades del ejercicio DACT 2010.

Para los amantes del combate aire-aire, la campaña de disimilares de Canarias es una cita obligada. Este año, además de las unidades de combate del Ejército del Aire, participan por segundo año consecutivo los que, hasta la aparición en escena del F-22 "Raptor", han sido reyes indiscutibles en este terreno: los F-15C del 493 escuadrón de la base de Lakenheath (Reino Unido), que han desplegado 12 aviones a Gando.

El 29 comenzó el despliegue del personal participante en el ejercicio DACT 2010. Ese mismo día y durante todo el fin de semana los pilotos llevaron a cabo una fase de instrucción teórica, que cubrió aspectos de seguridad de vuelo, procedimientos locales, espacio aéreo, doctrina, comunicaciones, armamento, equipos y tácticas de combate. Mientras tanto, el personal de mantenimiento dejaba los cazas en perfecto estado de revista: F-1M del Ala 14, EF-18M de las Alas 12 y 15, y EF-2000 "Eurofighter" del Ala 11. Los F-18A del Ala 46 esperaban relucientes en la plataforma mientras acicalaban al resto de sus compañeros.

Igualmente, el personal del E3A AWACS de la OTAN desplegó durante el fin de semana, destacando entre su tripulación dos oficiales españoles destinados en aquélla unidad con base en Geilenkirchen (Alemania): un controlador instructor y otro evaluador. El AWACS constituye una pieza clave en el control táctico de las misiones en vuelo, y compartirá dicha labor con el Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON).

Por fin la tormenta dio paso a la calma, y tras el espléndido trabajo realizado por el personal del la Base Aérea de Gando y la Unidad Militar de Emergencias después de las inclemencias meteorológicas para limpiar y asegurar adecuadamente pistas y calles de rodaje, los cazas comenzaron a moverse sin descanso, en esa continua noria de rodajes, despegues y aterrizajes. Es reseñable la fluidez con que se llevaron a cabo las operaciones de salida y recuperación de las más de 20 aeronaves que participaban en cada periodo de vuelo, en un aeropuerto ya de por sí ocupado como es el Internacional de las Palmas, gracias a la coordinación y buen hacer tanto de las autoridades de control civiles como de las militares.

Las jornadas de trabajo de doce horas no concluyen hasta que las misiones del primer periodo del día siguiente están preparadas. Por último, un briefing general sirve para destacar las lecciones aprendidas durante el día y sacar conclusiones y enseñanzas. Las caras muestran cansancio pero los rostros de los pilotos muestran la alegría y satisfacción del trabajo bien hecho.

Alfonso V. López Soriano

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO GENERAL A LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE MANDO, CONTROL Y TELECOMUNICACIONES

El 9 de febrero ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones, la visita del teniente general Fernando Lens Astray, general jefe del Mando Aéreo General.

A su llegada fue recibido por el coronel Pedro Armero Segura, director de la Escuela, acompañado del teniente coronel jefe de Estudios, los oficiales jefes de Departamento, el suboficial mayor de la Unidad y el suboficial mayor de la jefatura de Estudios.

Tras una presentación de la Escuela por el coronel director, en la que dio a conocer su misión, organización, personal y medios, se visitaron distintas dependencias, entre ellas los Simuladores de Defensa Aérea y de Guerra Electrónica, los Laboratorios de Electrónica Digital, de Radio-ayudas, de Telefonía, de Centrales Telefónicas, de Comunicaciones HF, de Mando y Control, y de Transmisión Digital, así como los alojamientos de los alumnos de formación (alféreces, sargentos y soldados) en régimen de internado.

Asímismo, el teniente general tuvo la oportunidad de conocer las actividades de otros alumnos de perfeccionamiento (oficiales, suboficiales y tropa), presentes en la Escuela en los cursos de Sistemas de Información y Telecomunicaciones, Mantenimiento de radioayudas a la navegación aérea, Operadores de Identificación y Auxiliares de Control de Interceptación.

Seguidamente el general jefe del MAGEN procedió a firmar en el libro de honor de la unidad, en la sala de juntas del edificio de dirección de la Escuela, dándose a continuación por finalizada la visita.

VISITA A LA EMACOT DE LOS ALUMNOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 10 de febrero tuvo lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones, la visita de los alféreces alumnos de cuarto curso de la AGA, que el próximo curso escolar cursarán estudios en la Escuela.

A su llegada a la EMACOT, fueron recibidos en el salón de actos de guerra electrónica, por el coronel director de la misma, Pedro Armero Segura.

A continuación realizaron una visita a diversas instalaciones y aulas de la Escuela, entre las que cabe destacar el simulador de guerra electrónica, simulador de defensa aérea y distintos laboratorios de telecomunicaciones y de electrónica, donde tuvieron oportunidad de conocer la organización de la misma y se les proporcionó información de interés sobre las enseñanzas a desarrollar, así como sobre las infraestructuras de vida de las que dispondrán durante su estancia en la Escuela, en la que se les capacitará como Controladores de Interceptación y para actuar en el campo CIS en su primer empleo profesional.

ACTO DE DESPEDIDA DE LA BANDERA DEL TENIENTE GENERAL VICTORIA DE AYALA

Presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del aire José Jiménez Ruiz, el 11 de febrero se ha realizado el acto de exaltación de virtudes militares y despedida de la Bandera del teniente general Felipe Carlos Victoria de Ayala.

Poco después de las 13 horas, en el patio de honor del Cuartel General del Ejército del Aire, el JEMA recibió los honores de ordenanza y pasó revista a la Fuerza en formación. El teniente general Victoria, tras escuchar la lectura de su hoja de servicios y de la disposición de su pase a la situación de reserva, desfiló ante la formación de la Escuadrilla de Honores para, recordando su jura de Bandera en la plaza de armas de la Academia General del Aire en 1965, depositar una vez más un beso ante la Enseña Nacional. A continuación El jefe de Estado Mayor le hizo entrega de una Bandera de España, como recuerdo de un día tan especial.

Besando la Bandera de España.

El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, José Jiménez Ruiz, haciendo entrega de la Bandera al teniente general Victoria de Ayala.

Al concluir el homenaje a los caídos los participantes en el acto se desplazaron al salón de honor del Cuartel General del Aire. Allí el Teniente General Victoria pronunció unas palabras en las que recordó su primera visita a este edificio siendo muy joven, con apenas quince años. También subrayó que los recuerdos que realmente perduran "son aquellos que pertenecen a las cosas que se consiguen con esfuerzo y sacrificio". El JEMA, en su alocución, mencionó "la extraordinaria calidad humana del general Victoria, avalada por su brillante trayectoria profesional de 45 años de servicio a España". Señaló que el general Victoria ha sido y es un magnífico representante del Ejército del Aire y de su ciudad natal, Logroño, actuando siempre con nobleza y lealtad, como reza el lema de la capital riojana.

EL GENERAL ESPAÑOL SENIOR EN AFGANISTÁN VISITA LA BASE DE HERAT

El 11 de febrero, al término de su visita, partió con rumbo a Kabul el general del Ejército del Aire Santos Senra Pérez, oficial español de mayor antigüedad en Afganistán y director de Planes y Proyectos de la cadena de mando aérea de ISAF.

La visita comenzó el día 9 de febrero por la noche siendo recibido a pie de avión por el coronel jefe de Fuerza en Herat y jefe de la FSB, León Antonio Machés Michavila. Seguidamente fue trasladado a las instalaciones del Cuartel General del Mando Regional Oeste donde se entrevistó con el general Alessandro Veltri.

Al día siguiente de su llegada, comenzó la jornada con la inauguración de la reunión periódica del personal español de inteligencia en el teatro afgano. Posteriormente se desplazó en helicóptero desde la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat a la PSB de Qala-e-Naw (QEN) acompañado por el coronel jefe de la FSB. Allí fue recibido por el coronel Sierra Martín -jefe de Fuerza en QEN- quien informó al general, en primera instancia, de la situación en la zona y de las particularidades de la operación aérea del aeródromo de QEN.

De vuelta a la FSB de Herat, Camp Arena, el general Santos Senra participó en una videoconferencia con el Mando de Operaciones y asistió a una reunión con personal español e italiano que ocupa diversos puestos relacionados con las operaciones aéreas en la FSB. El general Senra terminó la jornada del miércoles asistiendo a la sesión de conclusiones y clausurando la citada reunión de inteligencia.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL 104 ESCUADRÓN REGRESÓ A LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

TWR de Torrejón, el "tenis 01" con 16 F-104 (virtuales) permiso de aterrizaje».

«Tenis 01, por supuesto, autorizado, la pista 23, visibilidad media milla con lluvia, el viento calma, altímetro 29,92, los pilotos del Ala 12 les esperan».

Bueno, así nos hubiera gustado más, pero la realidad es que el 104 Escuadrón se disolvió el 30 de mayo de 1972 hace 38 años, pero nada nos impide soñar.

El 16 de febrero al mando del general del Aire, Fernandez Sequeiros nos dirigimos a la capilla, dónde nos recibió el general Abad, para comenzar la visita con una misa, rindiendo un homenaje y un recuerdo a los 19 compañeros caídos, los dos últimos, el general Hidalgo y el coronel Escudero, tan solo hace unos días. Hay que señalar que en los siete años de vida operativa del 104 Escuadrón formaron parte de él un total de 48 pilotos, siete de ellos, los mejores de la Escala de Complemento.

Nos acompañaban nuestras mujeres y ocho viudas, porque ellas también pertenecieron al 104 Escuadrón, hay que recordar, que la vida familiar ha cambiado mucho, no sé si a mejor o peor, pero en la década de los 60, hacíamos la vida en la Base, entre el Pabellón, piscina en verano, y en cualquier ocasión una "barbacoa" delante del Escuadrón, sin olvidar la visita a la cafetería americana a comprar un helado de medio galón, con los niños correteando por allí y eso, no cabe duda, crea unos lazos de amistad que perduran para siempre.

Los 16 pilotos visitantes, nos dirigimos a nuestro "viejo Escuadrón", hoy Ala 12, dónde el coronel Martín con sus pilotos francos de servicio, nos dio la bienvenida, después de un corto, pero completo "brieffing" pasamos a la cafetería o sala de descanso (nuestro viejo Bar), donde los visitantes entregaron un cuadro del F-104 con la firma de los asistentes en recuerdo del "tercer encuentro de veteranos pilotos de F- 104 con jóvenes pilotos de F-18" y confraternizaron unos minutos.

Es curiosa la sintonía entre personas con tanta diferencia de edad, pues cuando operaba el 104 Escuadrón, los pilotos del F-18 no habían nacido, pero les une un común denominador, la ilusión de volar un avión de caza.

La visita acabó en el pabellón de oficiales con una comida de hermandad, en la que se entregó a las viudas asistentes un cuadro del F-104 dedicado a la memoria de sus maridos.

Aunque el tiempo no nos acompañó, fue un lluvioso y frío día de invierno, notamos el calor y el aprecio de nuestros compañeros, y nos sentimos orgullosos de haber pertenecido al 104 Escuadrón del Ala 12.

Gracias, componentes de la Base Aérea de Torrejón, nos hicisteis pasar un día inolvidable, mereció la pena.

LUIS CASTAÑÓN ALBO

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL CONTRALMIRANTE JEFE DE LA DIVISIÓN DE OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR DE LA ARMADA AL CESAEROB

El 16 de febrero el contralmirante jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor de la Armada, José Luis Urcelay Verdugo, acompañado por el capitán de Navío José Manuel Buesa Rojo, jefe de la Sección de Imágenes del Centro de Inteligencia de las FAS y el capitán de Fragata Juan de la Riera Díaz del Río, jefe de la Sección de Inteligencia de dicha División, visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación.

A su llegada al centro fue recibido por el coronel jefe del CESAEROB, Manuel Luis Fonseca Urbano, los jefes del Grupo Operativo, Escuadrón Técnico, suboficial mayor de la unidad y el personal militar de la Armada destinado en la Unidad.

En la sala briefing de la Unidad, el coronel jefe del CESAEROB, les dio la bienvenida y expuso a continuación una detallada perspectiva de la unidad, destacando diversos aspectos sobre la operatividad de la misma, como Unidad productora de Inteligencia de Imágenes. Asimismo, les explicó algunos proyectos de futuro, en los que se encuentra inmersa la Unidad, relativos al sistema Pleiades.

Una vez finalizada dicha exposición, el CA y quienes le acompañaban, realizaron un recorrido por las áreas de misión, producción y explotación, donde en estas última les fueron mostrados varios trabajos realizados en el Centro, como resultado de la explotación de imágenes procedentes de sensores embarcados en satélites Helios de observación de la tierra.

Concluido el recorrido, en el despacho de la jefatura del centro, el contralmirante Urcelay Verdugo firmó en el libro de honor de la Unidad, dando así por finalizada la visita.

REUNIÓN LOGÍSTICA EN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

El 17 de febrero tuvo lugar en la Base Aérea de Armilla la reunión logística de los helicópteros HE-24 y HE-25, presidida por el general de brigada José Vicente Bisbal Boix, general jefe interino de la Dirección de Mantenimiento (DMA), con asistencia de representantes de MALOG, MAESMA, CLOTRA y Ala 78.

La reunión dio comienzo a las 8:30 en la sala de la Patrulla Aspa con las palabras de bienvenida del jefe de la Base Aérea, coronel Ángel Valcárcel Rodríguez. Tras revisar el estado de las acciones acordadas en la reunión celebrada en 2008, se pasó a tratar todos los asuntos de la agenda. Entre ellos la situación de las unidades de control de combustible (FCU) del motor Arriel que monta el HE-24 y la implementación de la nueva grúa de rescate.

Sobre el HE-25 los principales temas tratados versaron sobre la nueva radio a instalar en los mismos, el sistema de humos desarrollado por MAESMA para los helicópteros de la Patrulla Aspa, y la próxima revisión general que afectará a toda la flota a partir del 2012, al cumplirse los 12 años de servicio en la Unidad. Igualmente se informó de la situación de los créditos económicos disponibles para estos sistemas de armas. Para finalizar el GDMA destacó el alto grado de cumplimiento respecto a la disponibilidad operativa del Ala 78 en ambos sistemas.

Terminada la misma a las 14:30, el personal participante visitó las instalaciones del hangar de mantenimiento para comprobar in situ la urgente necesidad de acometer el aislamiento térmico y climatización del mismo. Tras una comida en el pabellón de oficiales el personal del Ala despidió a la comisión a las 17:00 horas en la plataforma del avión.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA OFICIAL DE GJMAGEN A LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 17 de febrero efectuó visita oficial a la Base Aérea de Alcantarilla el teniente general Fernando Lens Astray, general jefe del Mando Aéreo General. Recibido en la plataforma de aeronaves por el coronel jefe le fueron rendidos los honores de ordenanza por una Escuadrilla de Honores, compuesta por Escuadra, Unidad de Música de la Academia General del Aire, Estandarte de la Escuela Militar de Paracaidismo y Escuadrilla de tropa.

Después de serle impartida una conferencia por el coronel, en la que se dio a conocer la organización, misión, personal y medios, a continuación se procedió a visitar las principales dependencias de la unidad. Asimismo, el teniente general tuvo la oportunidad de conocer los simuladores de caída libre (túnel de viento) y descenso en paracaídas (PARASIM) donde recibió las explicaciones necesarias a cargo del personal dedicado a su mantenimiento y explotación, así como observar las evoluciones de instructores y alumnos.

Hacia el mediodía finalizó la visita, procediendo a la firma en el libro de honor de la Unidad.

Grupo de la Primera Promoción de la Escuela Elemental de Pilotos.

Francisco Andreu Plaza, en su época de alumno, subiéndose a una Bucker.

FRANCISCO ANDREU PLAZA VISITA LA BASE AÉREA DE ARMILLA

El 18 de febrero visitó la Base Aérea de Armilla Francisco Andreu Plaza, destacado alumno de la 1ª Promoción de la Escuela Elemental de Pilotos y consumado aviador con más de 27.000 horas de vuelo.

Francisco fue recibido por el coronel jefe de la Base, Ángel Valcárcel Rodríguez, con quien compartió un almuerzo. En el transcurso del mismo describió las instalaciones y las técnicas de enseñanza aeronáutica que había en aquella época, transmitiendo a todos los que le acompañaban la ilusión con que en el año 1956 un grupo de jóvenes entusiasmados hicieron sus primeros vuelos en la entrañable Bucker.

A continuación, hizo donación de todos los efectos personales que durante tantos años conservó de su etapa como alumno, incluido un valioso y documentado reportaje fotográfico de la Promoción, con el deseo expreso de que quedara felizmente custodiado en el museo que la unidad pretende inaugurar el 22 de junio de 2011, con motivo del primer centenario del primer vuelo de la aviación en Granada, en el entonces célebre hipódromo de Armilla.

Francisco Andreu Plaza junto a su esposa en el Pabellón de Oficiales.

10.000 HORAS DE C.16: UN FUTURO HECHO REALIDAD

Se cumplen ya siete años desde que el Eurofighter o C.16 comenzase a surcar los cielos del espacio aéreo español. Entró en servicio en el Ejército del Aire en octubre de 2003 y tiene como base principal de operaciones la Base Aérea de Morón. Durante estos años se ha ido incrementando no solo el número de aviones, sino también las capacidades operativas de los mismos, participando en misiones de policía del aire (Quick Reaction Alert) a partir de enero de 2008. Este hecho, junto con su participación en ejercicios nacionales e internacionales demuestra que el C.16 es ya un futuro hecho realidad.

Liderados por el teniente coronel Juanas, en 2003 un selecto grupo de pilotos y personal de mantenimiento

comenzó su curso de transformación de nueve meses de duración en las instalaciones de EADS-CASA en Getafe, Madrid. Este grupo de profesionales fueron los encargados de introducir el C.16 en el Ala 11. Llegando los tres primeros aviones el 27 de mayo de 2004, el 113 Escuadrón comenzaba entonces sus primeros vuelos sobre Morón. A aquellos primeros aviones se les han ido sumando nuevos aparatos que integran nuevas capacidades, estando actualmente en fase de entrega la Tranche 2 de un total de 3 Tranches o versiones previstas. El primero de estos aviones de la segunda Tranche fue recibido en noviembre de 2008 incorporando, entre otras, la capacidad de ataque aire-suelo o nuevos sistemas de detección y navegación, completando las capacidades propias de un caza de quinta generación.

Considerado como uno de los mejores aviones de caza contemporáneos, el EF-2000 dispone de cualidades excelentes para misiones de interceptación y combate aéreo, a lo que se añade también la capacidad de ataque al suelo. Destaca en él su capacidad de carga de armamento gracias a sus trece puntos de anclaje disponibles, que le permite llevar múltiples combinaciones de bombas, misiles, designadores de objetivos y depósitos de combustible. Esta enorme flexibilidad de cargas externas, unida a su capacidad "swing role", sus superiores sistemas de detección y una aerodinámica y potencia excelentes, lo convierten en una barrera infranqueable para cualquier amenaza aé-

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

rea, proporcionando una gran capacidad de disuasión a nuestro país.

Actualmente la flota de Eurofighter está en continuo crecimiento al mismo tiempo que lo hacen sus escuadrones. Paralelamente a la llegada de nuevas aeronaves se procede a la modernización de las que llegaron en primer lugar, dotándolas de las últimas novedades, tanto en software como en hardware. Es lo que se conoce como PSP (Production Software Package) en la que cada nuevo estándar incorpora mejoras con respecto a los anteriores y que se seguirá realizando hasta alcanzar una flota totalmente modernizada y homogénea. Esta puesta a punto le permitirá un estado de actividad óptimo al final del proceso.

El Grupo 11 consta actualmente de dos Escuadrones de un total de tres previstos. El Escuadrón operativo 111 "dólar" y el Escuadrón 113 "gallo" considerado como unidad de conversión operativa (UCO). El 111 Escuadrón tiene, entre otras responsabilidades, realizar una gran diversidad de misiones de defensa aérea, así como participar en ejercicios operativos a nivel nacional e internacional.

Por otro lado el 113 Escuadrón está compuesto actualmente por instructores con alta experiencia en el avión. Los pilotos en instrucción pasarán a formar parte del Escuadrón operativo al finalizar su proceso de aprendizaje.

Dado que tiene consideración de UCO, por este Escuadrón pasarán los futuros pilotos de Eurofighter tanto del Ala 11 como del Ala 14 que en un futuro cercano serán dotados con material C.16. En definitiva, el Ala 11 será la cuna de todos los pilotos españoles de Eurofighter.

En un futuro no muy lejano también está prevista la creación de un nuevo Escuadrón operativo, el 112, que junto con los "dólar" (111) y los "gallos" (113) completará el número de Escuadrones emplazados en la Base Aérea de Morón, haciendo de ésta una referencia vital para la defensa aérea de España.

Una parte fundamental en el proceso de formación de nuestro personal en el Eurofighter es la que juega el Centro de Instrucción en C.16, más conocido como edificio ASTA (Aircrew Syntetic Training Aids). Instalaciones que, con el apoyo de la industria nacional, son un excelente centro de formación teórico/práctica para pilotos y personal de mantenimiento. Destacan en él sus dos simuladores de vuelo con unas capacidades potenciales muy grandes que permiten ya la realización de misiones complejas, incluyendo la posibilidad de conectar en red ambos simuladores para así poder entrenar a los pilotos en un ambiente cada vez más parecido al combate real BVR/VID.

El viernes 19 de febrero, se celebraron las primeras 10.000 horas en material C.16. Este acto, que fue presidido por el coronel Francisco Javier Fernández Sánchez, jefe de la Base Aérea de Morón y del Ala 11, congregó a numerosas autoridades civiles y militares de los municipios próximos a la Base, a personal de las empresas EADS, ITP e INDRA, y a todo el personal de la unidad. Durante el segundo periodo de vuelo de ese día, tal y como estaba previsto, los comandantes Pablo y Saldaña, pilotos instructores del 113 Escuadrón, realizaron una misión de entrenamiento de dos aviones durante la cual el comandante Saldaña sumó el tiempo de vuelo necesario para cumplir las 10.000 horas de vuelo del C.16.

A su retorno a la base, el comandante Saldaña era esperado en la plataforma de aparcamiento por toda la comitiva para inmortalizar este histórico momento que, en palabras del coronel Fernández, sirve para conmemorar el esfuerzo y la dedicación de todos los que en algún momento han formado parte de este proyecto. Asimismo, este hito supone la certificación de un éxito operativo pero también, especialmente, de un éxito industrial fruto de la cooperación entre el Ejército del Aire y las empresas aeronáuticas EADS, ITP e INDRA. Siendo un paso muy importante, estas primeras 10.000 horas, animan a todos aquellos que participamos en este proyecto a seguir trabajando para conseguir que el Eurofighter cumpla muchas horas más al servicio de España.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

COLABORACIÓN ENTRE EL EJÉRCITO DEL AIRE Y RADIO NACIONAL DE ESPAÑA

El Ejército del Aire y Radio Nacional de España han colaborado en la preparación de dos programas de "España Directo", que se emitieron de 12 a 13 horas los días 19 y 22 de febrero.

El primero de ellos se realizó en directo desde la Base Aérea de Torrejón, desde una unidad móvil de RNE y con el apoyo de un amplio despliegue de redactores por las diferentes unidades ubicadas en la base aérea madrileña.

El segundo de ellos ha supuesto todo un éxito, logrado por los técnicos de RNE y del Ejército del Aire, al conseguir emitir en directo un programa de radio de 55 minutos ininterrumpidos desde un avión en vuelo, por primera vez en la historia de la radio.

El lunes 22 ha sido la fecha elegida para la realización de un programa de radio en directo desde un avión en vuelo. El desafío técnico convirtió la cabina de un avión T-10 Hércules del Ala 31 en un estudio de radio por donde fueron pasando diferentes invitados que fueron entrevistados por la presentadora de "España Directo", Mamen Asencio.

Además de conocer más en profundidad las misiones del Ala 31 contadas por la propia tripulación del avión, se realizó un reabastecimiento en vuelo con un avión F-18 del Ala 15, y se conectó en directo con el piloto que realizaba el repostaje en vuelo.

También pudimos escuchar las impresiones de profesores y alumnos de la Escuela de Técnicas de Seguridad Defensa y Apoyo (ETESDA), las de paracaidistas del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) o de la Escuela Militar de Paracaidismo.

Finalmente, y debido a las condiciones meteorológicas, la redactora de RNE no pudo saltar en "tándem", acompañado de un instructor de la PAPEA, como estaba previsto. Solo los dos experimentadísimos saltadores de la PAPEA pudieron lanzarse sobre el campo de maniobras de Chinchilla, en Albacete.

IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES Y HOMENAJE A LA BANDERA EN LA FSB DE HERAT

El 20 de febrero tuvo lugar en la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat la ceremonia de entrega de medallas OTAN a las unidades destacadas en Herat que en breve finalizarán su misión en Afganistán. El acto fue presidido por el coronel jefe de la FSB y jefe de fuerza en Herat, León Antonio Machés Michavila.

Por la tarde tuvo lugar un acto de homenaje a la Bandera de los soldados que en breve partirán hacia España. Los coroneles jefes de fuerza en Herat y Qala-i-Naw descubrieron sendas placas en el monumento memorial de la FSB que recordarán a los soldados Christian Javier Quishpe Aguirre y John Felipe Romero Meneses, fallecidos en acto de servicio los días 8 de enero y 1 de febrero, respectivamente. Los compañeros de los fallecidos, la Compañía del Batallón de Maniobra, formaron frente al memorial.

LA PATRULLA ÁGUILA, REPRESENTADA EN LAS FALLAS DE VALENCIA

Los miembros de la comisión de la falla pintor Pascual Capuz-Fontanares, desfilaron el 21 de febrero en la tradicional "cabalgata del ninot infantil" ataviados de aeronautas y pioneros de la aviación, para rendir homenaje a los 100 años de la aviación en Valencia.

Cerrando el desfile de esta comisión fallera infantil, los siete aviones C-101 de la Patrulla Águila evolucionaron en pasacalle por el centro de la capital, con formaciones en cuña y mostrando a los espectadores arriesgadas figuras que recrean en tierra lo que han visto en directo en festivales aéreos, como el que se celebra en la playa de la Malvarrosa.

El Ejército del Aire, da la enhorabuena a esta comisión fallera por tan genial y original trabajo. Además, el reconocimiento a los protagonistas, los pequeños, que algún día, seguramente surquen los cielos pilotando nuestros aviones.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE LA DIRECTORA GENERAL DE INFRAESTRUCTURA DE LA DEFENSA AL ESCUADRÓN DE VIGILANCIA AÉREA Nº 5

El 22 de febrero Mónica Melle Hernández, directora general de Infraestructura del Ministerio de Defensa visitó el Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 5, al objeto de conocer la zona asentamiento del citado Escuadrón, actualmente en proceso de desafectación, por haber considerado el Estado Mayor del Aire que las edificaciones ubicadas en dicha zona no son de utilidad para el Ejército del Aire.

La visita se inició en la zona técnica del E.V.A. nº 5, donde fue recibida y acompañada por el general jefe del Sistema de Mando y Control, comandante jefe del E.V.A. nº 5 y diversas autoridades civiles entre las que se encontraban la subdelegada de Gobierno en Alicante, diputados y senadores a Cortes por la provincia de Alicante y representantes de los municipios próximos al E.V.A. nº 5, donde recorrieron las instalaciones del Escuadrón después de una breve presentación en el salón de actos, en la que pudieron conocer el funcionamiento de la unidad y las inversiones realizadas para su modernización.

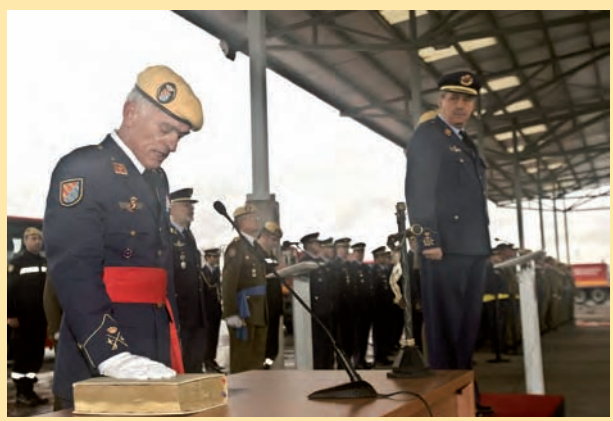
Posteriormente, la comitiva continuó la visita por la zona asentamiento, actualmente en desuso, donde pudieron comprobar la situación de sus instalaciones, finalizando la jornada con una rueda de prensa en la localidad de Alcolecha (Alicante), en la que la directora general manifestó la disposición del Ministerio de Defensa a lograr que la zona en proceso de desafectación tenga un nuevo uso.

TOMA DE POSESIÓN DEL GENERAL ADJUNTO AL JEFE DE LA UNIDAD MILITAR DE EMERGENCIAS

Presidido por el jefe del Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), general del Aire José Jiménez Ruiz, y el general jefe de la UME (GEJUME), teniente general José Emilio Sanz Roldan, el general de división Ignacio María Pedrosa Rey juró, el 22 de febrero, su cargo como nuevo general Adjunto al Jefe de la Unidad Militar de Emergencias (UME) en un sencillo acto celebrado en el Cuartel General de la UME, en la Base Aérea de Torrejón.

La toma de posesión comenzó con la lectura, por parte del coronel jefe de Estado Mayor, Juan Montenegro Álvarez De Tejera, de la Orden de nombramiento. Continuó con la fórmula de toma de posesión, que leyó el teniente general jefe de la UME y el juramento del cargo por parte del general de división Pedrosa.

En su alocución, el general Pedrosa destacó la importancia que supone este puesto en su carrera profesional, en la que ya han existido más destinos relacionados con el apoyo en emergencias, como el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR) del Ejército del Aire; "cualquiera que se dedique a ayudar a los demás, civil o militar, cuenta con todo mi respeto y admiración".



Gran conocedor de la unidad desde que mandara la Base Aérea de Torrejón, donde se encuentran ubicadas varias de las unidades de la UME, ha recordado el modélico comportamiento que caracteriza a sus componentes y que ha agradecido una vez más.

El nuevo general adjunto quiso terminar expresando su voluntad de "aportar una nueva visión" al proyecto común que supone esta joven unidad, a la que, dijo, "garantizo mi total disponibilidad y lealtad".

Por su parte, el teniente general Roldan también resaltó la oportunidad de "aportar una nueva perspectiva, complementaria a la que procedemos de otros Ejércitos, que resultará enriquecedora para la unidad", que brinda este nuevo miembro de la UME.

Sanz Roldan quiso desear suerte al general Pedrosa y felicitarle por su nuevo destino: "…te reitero mi enhorabuena por el destino, y quiero también felicitar a la Unidad Militar de Emergencias por el general Adjunto que le ha llegado destinado".

Este destino llega después de una dilatada carrera militar, en la que el general de división Pedrosa ha ocupado numerosos y prestigiosos destinos, entre los que cabe destacar el Cuartel General de ONU en Nueva York, la Sección de Operaciones y Ejercicios de la Unión Europea, la jefatura del Ala 78 en Armilla o, más recientemente, su destino como Jefe de la Base Aérea de Torrejón de Ardoz y de la Agrupación de dicha Base.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

III SEMINARIO DE CABOS MAYORES DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Durante los días 23 y 24 de febrero se ha desarrollado en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) el tercer seminario de cabos mayores. En él han participado seis suboficiales mayores y ocho cabos mayores de distintas unidades, centros y organismos del Ejército del Aire, entre los que se encontraba el suboficial mayor del Ejército del Aire, Miguel Expósito Calvillo.

Tras unas palabras de bienvenida del coronel director de la ETESDA, Jaime Sempere Ramón, a los asistentes, el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Francisco Molina Miñana presidió el acto de apertura del seminario.

A lo largo de dos jornadas se han expuesto y debatido algunos aspectos que afectan a dicho empleo con la finalidad de informar al mando de su actual situación y proponer algunas posibles mejoras que potencien la figura del cabo mayor en el Ejército del Aire, así como el tratamiento de temas que afectan a los militares de tropa y que los cabos mayores conocen de cerca, ya que, como dice la IG. 60-23, ellos constituyen el nexo de unión entre los militares profesionales de tropa y sus superiores jerárquicos.

El seminario se clausuró el día 24 con la exposición al coronel Sempere de las conclusiones y propuestas fruto de estas dos jornadas de trabajo, que se elevarán al Mando para su consideración.

La opinión generalizada es que estos seminarios tienen una gran utilidad como foro de encuentro y conocimiento de las problemáticas que afectan al personal de tropa del Ejército del Aire.

VISITA DEL EMBAJADOR DE ESTADOS UNIDOS EN ESPAÑA AL ALA 11

El 23 de febrero realizó una visita a esta unidad el Embajador de EE.UU. en España, Alan D. Solomont.

El motivo de la visita fue conocer la misión y funcionamiento del Ala 11, sus sistemas de armas y el nivel de cooperación de la Unidad con las Fuerzas de los Estados Unidos.

Tras ser recibido a pié de avión por el coronel Jefe del Ala 11, jefes de Grupo y personal de la USAF le fueron explicadas las particularidades de la base y de sus unidades.

A continuación, iniciaron una visita por la zona operativa donde visitó el hangar de alerta y el personal de servicio QRA, asistió a una exposición estática de los sistemas de armas P.3M y C.16, además de una demostración de las cualidades en vuelo del avión Eurofighter.

El embajador de Estados Unidos en Españ, Alan D. Solomont, firmando en el libro de honor de la unidad.

El embajador de EE.UU en Españ junto a los alcaldes de Utrera, Arahal, El Coronil, Montellano y el presidente de la Asociación de Empresarios de Moron de la Frontera.

Concluido el recorrido, se dirigieron al pabellón de oficiales donde, tras firmar en el libro de honor de la unidad, tuvo lugar una reunión informal con Francisco Jiménez Morales, alcalde de Utrera, Miguel Ángel Márquez González, alcalde de Arahal, Jerónimo Guerrero Jiménez, alcalde de El Coronil, Francisco Gil Málaga, alcalde de Montellano y Rafael Sánchez Alcalá, presidente de la Asociación de Empresarios de Morón de la Frontera, localidades limítrofes a la Base Aérea de Morón a quienes agradeció el apoyo que prestan a todo el personal de la Base.

Finalizado el encuentro, fue acompañado a pie de avión para ser despedido.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

REUNIÓN DEL JEMA CON AGREGADOS AÉREOS EXTRANJEROS

El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, mantuvo el 23 de febrero una reunión informal con la Agrupación "Ala 11", integrada por los agregados aéreos de Alemania, Argentina, Brasil, Chile, EE.UU., Francia, Turquía y Uruguay, únicas naciones que actualmente tienen esta representación acreditada en España.

El objetivo fundamental del encuentro, además de fomentar la tradicional camaradería existente entre aviadores de naciones amigas, ha sido contribuir al fortalecimiento de las relaciones con las fuerzas aéreas de los países a los que representan, todos ellos de especial relevancia para España y para el Ejército del Aire.

Durante la reunión se han tratado asuntos específicos de las fuerzas aéreas de cada país y temas aeronáuticos en general.

PRESENTACIÓN DEL CONSEJO ASESOR DE PERSONAL A LA EMACOT

El 23 de febrero el coronel de la Secretaría Permanente del Consejo Asesor de Personal del Ejército del Aire, Francisco Feijoo Jiménez, efectuó una presentación divulgativa del Consejo Asesor a profesores y alumnos de formación de la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT). En su exposición dio a conocer a oficiales, suboficiales y personal de tropa de la Escuela su normativa, composición, competencias y procedimientos a seguir para presentar propuestas o sugerencias, así como una serie de supuestos y casos reales gestionados por el Consejo.

VISITA DEL COMANDANTE SUPREMO DE LAS FUERZAS ALIADAS EN EUROPA AL ALA 11

El 24 de febrero, con la finalidad de conocer las capacidades de la Base Aérea de Morón, realizó una visita a la unidad el comandante supremo de las Fuerzas Aliadas en Europa (SACEUR), almirante James G. Stavridis.

Tras ser recibido a pié de avión por el coronel jefe del Ala 11, jefes de grupo y el teniente coronel jefe del 496 Escuadrón USAF, se trasladaron a la sala de briefing del centro de entrenamiento del C.16 donde el coronel Fernández efectuó una presentación sobre las particularidades de la base y la unidad en general.

A continuación tras la firma en el libro de honor de la unidad visitaron las distintas instalaciones de la base, entre las que se encontraron el hangar de alerta QRA, que por ser NATO Command Forces se encuentran bajo su dependencia operativa en el Sistema de Defensa Aérea Integrada de la OTAN (NATINADS).

Tras expresar su satisfacción por el alto nivel de las unidades recorridas, la visita del SACEUR finalizó con una exhibición aérea del avión C.16 Eurofighter, tras la cual fue despedido.

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO GENERAL AL ALA 48

El 24 de febrero, el general jefe del Mando Aéreo General, teniente general Fernando Lens Astray, realizó su primera visita oficial al Ala 48 con sede en la Base Aérea de Cuatro Vientos (Madrid).

Fue recibido por el coronel jefe del Ala José Antonio Guilló Rodes, quién expuso las diferentes misiones en las que la unidad se encuentra involucrada, los medios humanos y materiales con los que cuenta y otros temas de interés; resaltó las dificultades de control y coordinación con las que se encuentra el Ala al tener la Escuadrilla de aviones del 803 Escuadrón, escasamente dimensionada y ubicada en la Base Aérea de Getafe, teniendo que ser apoyada por otras unidades del Ejército del Aire para poder cumplir con las misiones asignadas.

Posteriormente, realizó un recorrido por las instalaciones del Ala 48 (Cuatro Vientos), comenzando por el 803 Escuadrón de Búsqueda y Salvamento (SAR), donde pudo comprobar los nuevos equipos con los que la unidad está dotada para poder llevar a cabo las misiones de Aeroevacuación Médica (AE) en Afganistán. Seguidamente, visitó el 402 escuadrón de Transporte de Personalidades (VIP) y los Escuadrones de Mantenimiento y Abastecimiento.

VISITA DEL PROGRAMA CIRCUITOS CULTURALES PARA PERSONAS MAYORES A LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

La concejala de mayores del Ayuntamiento de León, Catalina Díaz, visitó el pasado día 26 de febrero junto a más de 300 personas mayores la Base Aérea de la Virgen del Camino.

La actividad, organizada por la Concejalía en colaboración con la Academia Básica del Aire (ABA), pretende acercar esta Academia a personas mayores de los centros y de las asociaciones del municipio de León.

La visita comenzó con un encuentro entre el coronel director de la Academia y la concejala de mayores del Ayuntamiento de León. Catalina Díaz destacó la importancia de este tipo de actividades para las personas mayores del municipio.

Seguidamente, en el salón de actos se hizo una breve presentación a las personas que acudieron a la unidad, sobre el Ejército del Aire y la ABA.

Posteriormente, se hizo un recorrido por la Base para conocer de cerca las instalaciones de la Academia, y cabe añadir que pudieron disfrutar de un concierto de la unidad de Música.

ENTREGA DE DIPLOMAS EN LA ETESDA

El 26 de febrero y presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Francisco Molina Miñana, tuvo lugar en el salón de actos la entrega de diplomas y despedida de los Militares Profesionales de Tropa del 8º ciclo de 2009.

El acto, al que asistieron los jefes de las unidades independientes ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza, consistió en la lectura de la resolución por la que fueron nombrados Militares Profesionales de Tropa y una breve reseña de su plan de estudios, a la que siguió la entrega de diplomas a los 257 alumnos de las especialidades de Seguridad y Defensa (163), Hostelería (33) y Operaciones Aéreas (61), que finalizaron el curso con aprovechamiento.

A continuación se procedió a la entrega de un obsequio a los "números uno" de cada especialidad: Soldado Antonio Rosado Perujo (Seguridad y Defensa) Soldado Begoña Mielgo Alvarez (Hostelería) Soldado Angel R. Montes Vega (Operaciones Aéreas).

Seguidamente el coronel director de la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA), Jaime Sempere Ramón, pronunció una alocución, tras la cual el general Jefe de la Base Aérea procedió a clausurar el acto académico.

Ya en el exterior del salón de actos, el coronel director mandó romper filas, a los alumnos, por última vez en la ETESDA.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL SAR CANARIAS CELEBRA LAS 100.000 HORAS DE VUELO

El 26 de febrero, en la Base Aérea de Gando, tuvieron lugar los actos conmemorativos con los que se celebraban las 100.000 horas de vuelo de las distintas aeronaves que han prestado servicio en el 802 Escuadrón de Fuerzas Aéreas "SAR Canarias".

Estuvieron presididos por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), general del Aire José Jiménez Ruiz. Para rendir honores formó una escuadrilla compuesta por dos secciones de la Base Aérea y una sección del Grupo del Cuartel General del Mando Aéreo de Canarias (MACAN), Bandera del Mando Aéreo de Canarias, Escuadra de Gastadores y Unidad de Música. Tras los honores de ordenanza, se procedió a la entrega de condecoraciones a personal de 802 Escuadrón. El jefe del Escuadrón SAR, teniente coronel Pablo Marcos Seijas, pronunció una alocución y tras interpretar el himno del Ejército del Aire, tuvo lugar el acto de homenaje a los caídos.

Posteriormente, en la bahía, se realizó un simulacro de salvamento. Seguidamente, los asistentes se trasladaron a pie al hangar del SAR, donde el JEMA recibió novedades de las tripulaciones que han cumplido las 100.000 horas de vuelo.

Tras la firma en el libro de honor por parte del jefe de Estado Mayor, se hizo entrega de obsequios a las personas que en su día fueron rescatados por el SAR y que se encontraban presentes en el acto.

A tan importante efeméride, estaban invitadas las primeras autoridades civiles y militares del archipiélago, entre las que cabe destacar la presencia de la delegada del Gobierno en Canarias, Carolina Darias, el alcalde de Telde, Aureliano Castellano, la diputada por Las Palmas, Carmen Guerra y el senador José Macías, miembros del Cuerpo Consular, así como diversas personalidades de instituciones sociales y del mundo empresarial. También asistieron ex jefes y antiguos miembros de la unidad homenajeada.

"Valor y esfuerzo", con estas palabras de la alocución de nuestro JEMA, se calificó la labor que durante sus 55 años de existencia han venido realizando los hombres y mujeres que han prestado y prestan servicio en este Escuadrón de Búsqueda y Salvamento.

I TROFEO DE DUATLÓN "BASE AÉREA DE ZARAGOZA"

En la mañana del 28 de febrero y con un sol esplendido, se ha celebrado el I Trofeo de duatlón "Base Aérea de Zaragoza".

La prueba dio comienzo a las 11:00 horas de la mañana, empezando con un circuito de 5 Kms de carrera que discurrieron por las instalaciones de la Base y el marco incomparable de correr a través de los Hércules aparcados en la Base. Después toco el momento de la bicicleta, y con este cambio de ritmo, también hubo cambio de escenario, pasándose a disfrutar de los aviones de combate EF18, este segundo tramo constaba de 20 kms. Y por último, los participantes volvieron a la zona inicial para finalizar con los 2,5 últimos kms de carrera.

En total, participaron 84 atletas de diversos clubs.

RESULTADOS:

En categoría masculina absoluta, el ganador fue Juan Millán Belsue del club Stadium Casablanca, seguido de Carlos García Gracia del club Base Aérea de Zaragoza TRIATLON CIERZO, y como tercer clasificado, Jesús D. Cisneros Palomar (Duatlón FONCASA).

En categoría sub23 masculino, el ganador fue Pablo Ochoa Castillo del club El Anuario.net, seguido de Francisco Alonso Aguado y Juan Luis Dana Guerrero.

En la categoría veteranos masculino, el ganador fue Jesús Javier López Gracia del club BAZ Triatlón Cierzo, seguido de Ernesto Calvo Matute (independiente) y Juan Carlos Graus Aranda (Duatlón Foncasa-Calatayud).

En la categoría militar masculino, el ganador fue Jesús Javier López Gracia del club BAZ Triatlón Cierzo, seguido de Alberto Borgoñón López (Duatlón Foncasa-Calatayud) e Ignacio López Usan (BAZ Triatlón Cierzo).

En categoría femenina absoluta, la ganadora fue Isabel Pérez Lahera (Pretersa-Prenavisa TERUEL), seguida de Irene Martínez Huertas (Academia General Militar) y Emilia Garcia Navarro (Base Aérea de Zaragoza TRIATLON CIERZO).

Clasificación por equipos:

1ºB. A.Z. Triatlón Cierzo con un tiempo de 3:05:47

2º DUATLON FONCASA de Calatayud

3ºEL ANUARIO.NET TRIATLON EUROPA

La entrega de trofeos se realizó en un marco incomparable para la ocasión, la Plaza de Armas de Valenzuela, y estuvo presidida por el Excmo. Sr General Jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Don Francisco Molina Miñana.

MÁS DE 300 PERSONAS PRESTAN SU JURAMENTO O PROMESA ANTE LA BANDERA EN CARAVACA DE LA CRUZ

El domingo 28 de febrero tuvo lugar en la explanada del Castillo de Caravaca de la Cruz, frente a la Basílica de la Vera Cruz, un acto militar organizado por la Academia General del Aire, en el que juraron o prometieron ante la Bandera más de trescientos vecinos de Caravaca de la Cruz y de localidades cercanas.

El acto militar comenzó a las 13:45 y estuvo presidido por el teniente general jefe del Mando de Personal del Ejército del Aire, Andrés Navas Ráez, quien a su vez estuvo acompañado por el delegado de Gobierno, Rafael González Tovar y por el coronel director de la Academia General del Aire, Juan Antonio Ortega Vázquez. Del mismo modo, la corporación municipal del Ayuntamiento caravaqueño, representada por el teniente alcalde, Amador López García, aprovechó también la oportunidad para participar en el acto, prestando su juramento o promesa ante la bandera.

Tras la misa del peregrino, enmarcada dentro de las celebraciones con motivo del Año Jubilar que fue organizada por la Real e Ilustre Cofradía de la Santísima y Vera Cruz, comenzó el acto militar. En primer primer lugar se realizó un homenaje a la Bandera, izándose la enseña nacional entregada al Ayuntamiento de Caravaca, con los acordes del himno español. Una vez finalizado el homenaje comenzó la jura o promesa de Bandera propiamente dicha. El primero en besar la bandera fue el delegado del Gobierno, Rafael González Tovar, al que siguió el teniente alcalde del Ayuntamiento de Caravaca de la Cruz, Amador López y la diputada Regional Severa González. Tras ellos prestó su juramento o promesa ante la bandera el hermano mayor de la Real e Ilustre Cofradía de la Santísima y Vera Cruz, José Luis Castillo Guerrero, quien junto con sus cofrades tuvieron el honor de participar activamente en el acto.

Finalmente tras el resto de componentes de la corporación municipal y de la junta representativa de la cofradía, pasaron ante la bandera los más de trescientos vecinos de la localidad caravaqueña, que emocionados por el momento, aplaudieron junto a las dos mil quinientas personas que se dieron cita en la explanada, al último de los caravaqueños que refrendó con un beso su compromiso con la patria, el párroco de la Real Basílica de la Vera Cruz.

Finalmente el evento concluyó con un homenaje a los caídos, dedicado especialmente a los vecinos del municipio fallecidos, con la Patrulla Águila dibujando la bandera en los cielos del noroeste murciano y con un desfile aéreo y terrestre de los alumnos de la AGA por la Gran Vía de Caravaca.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

ACTO DE IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES EN EL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 5 de marzo se celebró en el salón de honor del Cuartel General del Ejército del Aire, un acto de imposición de condecoraciones presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz.

Tras la imposición de condecoraciones concedidas con motivo de la Pascua Militar 2010, el general de división de la Guardia Civil, Miguel Martínez García, en representación de los condecorados, dirige unas palabras a los presentes en las que ha mostrado el agradecimiento en nombre de todos y el orgullo que representa el haber recibido esta condecoración.

El acto finalizó con unas palabras del jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, en las que recalcó la estrecha relación del Ejército del Aire con la Universidad Complutense así como hizo una especial mención a la Guardia Civil. Finalizó su discurso destacando el papel fundamental que tienen las familias en la consecución de los éxitos profesionales.

VISITA DE DAMAS Y CABALLEROS ALUMNOS DE LA XIX PROMOCIÓN DE LA ABA AL CESAEROB

Los días 12 y 17 de marzo damas y caballeros alumnos pertenecientes a la XIX Promoción de la Academia Básica del Aire, de las Especialidades de Cartografía e Imagen (CIM), Telecomunicaciones (TEL) y Mando y Control (MYC) visitaron el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación (CESAEROB).

En las citadas fechas, a su llegada a la unidad, fueron recibidos por el coronel jefe del CESAEROB, Manuel Luis Fonseca Urbano, jefes de Grupo, Escuadrón, Secretaría General y el suboficial mayor de la unidad.

El coronel jefe del CESAEROB les dio la bienvenida y expuso a continuación una detallada perspectiva de la unidad, destacando diversos aspectos sobre la operatividad de la misma, como unidad productora de Inteligencia de Imágenes. Una vez finalizada dicha exposición, los alumnos, iniciaron un recorrido por las distintas instalaciones de la Unidad, centrando su interés especialmente en las áreas de Misión, Producción y Explotación, donde en ésta última les fue mostrada una selección de productos realizados en el centro, resultado del análisis y explotación de imágenes procedentes de sensores aeroespaciales embarcados en satélites de observación de la tierra, dando así por finalizada la visita.

INTERCAMBIO FRANCO-BELGA

Entre los días 12 a 18 de marzo tuvo lugar un intercambio con el escuadrón 1/8 SAINTONGE, de la Escuela de Caza franco-belga de Cazaux, en la Base Aérea de Talavera la Real.

Tres A-Jets liderados por el comandante Tanguy Benzaquen aterrizaron en la B.A. de Talavera la Real a lo largo del día 12 de marzo. Durante el período del 15 al 18 se realizaron las misiones de vuelo del ejercicio, incluyendo vuelos de familiarización de la zona, misiones de ataque aire suelo y de combate aire aire, estas últimas junto al Ala 12.

Con la realización del intercambio se pretendió llevar a cabo operaciones aéreas combinadas con el objetivo de evaluar las capacidades operacionales así como intercambiar información relativa a la instrucción de vuelo avanzada (fase IV) , dado que el rol principal del SQN 1/8 SAINTONGE es también la instrucción.

Así mismo, el intercambio busca mantener y mejorar las ya excelentes relaciones existentes entre el personal del Ejército del Aire y L´Armée de L´Air.

El ejercicio se realizó con aprovechamiento y finalizó el 18 de marzo con el repliegue de los 3-A-Jets.

La aviación civil en 2010
El año del volcán

José Antonio Martínez Cabeza
Ingeniero Aeronáutico
Miembro de número del SHYCEA

Hace un año por estos días el interrogante que se dejaba en el aire en este resumen anual, incluso adornado con el tinte del pesimismo, era si 2010 llegaría a ser testigo de la recuperación de la crisis de la industria del transporte aéreo. Ahora es el momento de indicar que la respuesta ha sido afirmativa. La situación económica internacional ha dejado sentir sus efectos en esa industria, como no podía ser de otra manera, pero no es menos cierto que esas consecuencias han sido menos lesivas y duraderas de lo que en general se esperaba. En los próximos meses se pondrá de manifiesto si la tendencia positiva se consolida o si, por el contrario, todavía habrá alguna recaída.

VUELVE EL OPTIMISMO

Como cada año sucede, la redacción de este resumen anual tropieza con el inconveniente de la ausencia de cifras cerradas que permitan valorar lo sucedido en su exacta medida, algo que obliga a analizar a partir de los últimos resultados disponibles. Dicho esto sí se puede indicar que la industria del transporte aéreo, con las inevitables excepciones puntuales, concluyó 2010 en la zona de los números negros. La IATA, International Air Transport Association, cuyas últimas cifras "oficiales" se remontan a octubre, reseñaba en ellas un crecimiento del tráfico de pasajeros de un 10,1% y un aumento del movimiento de carga del 14,4% en el plazo de un año transcurrido desde octubre de 2009, pero advertía de una importante irregularidad en el apartado de la carga e indicaba que la estabilidad del crecimiento del tráfico aún no estaba consolidada. La IATA calcula que sus compañías miembros habrán conseguido en 2010 un beneficio total del orden de los 15.100 millones de dólares, muy por encima de las previsiones que hizo el pasado año por estas mismas fechas para el recién concluido ejercicio.

Protagonista inesperada de la evolución del transporte aéreo en 2010 fue la erupción del volcán islandés de impronunciable nombre que en abril creo el caos en los cielos europeos y, por el efecto *bola de nieve*, en los del mundo entero. Concluyó 2010 todavía con ecos de las quejas y reclamaciones por los perjuicios de unos cierres del espacio aéreo europeo basados en teorías y no en hechos. No parece que las cosas vayan a ir más allá y el tiempo acabará acallando las cuitas; al menos se confía

en que la próxima vez que una cosa similar suceda se hayan aprendido las lecciones y las restricciones al tráfico aéreo se establezcan de manera rigurosa y compatible con la seguridad para reducir en lo posible sus consecuencias. Y es que, de acuerdo con datos de la OACI, Organización de la Aviación Civil Internacional, la "crisis del volcán" supuso nada menos que la cancelación de 101.600 vuelos, un 80% de los cuales eran intraeuropeos, que causaron unas pérdidas a la industria del transporte aéreo de 2.800 millones de dólares y a la industria turística de 2.300 millones de dólares.

sobre el Cambio Climático (COP 16), celebrada en Cancún el pasado diciembre y salió reforzada en cuanto a su papel fundamental en el establecimiento de los estándares internaciones del transporte aéreo. Positivo es que en esa conferencia se pusiera de manifiesto el efecto real del transporte aéreo en las emisiones de dióxido de carbono y los esfuerzos que desde hace mucho lleva realizando la industria aeronáutica para reducir su impacto ambiental.

Un termómetro bastante fiable en cuanto a la medida del estado del transporte aéreo son las ventas de aeronaves, no solo por lo que denotan en

de modo que habrá que esperar aún para saber si por fin en 2010 Boeing vendió más que Airbus. Sin embargo a la hora de las entregas la situación a 30 de noviembre era opuesta: Boeing había entregado 420 aviones por 461 de Airbus. En todo caso ambos fabricantes han aumentado sus registros frente a 2009. Recuperando datos presentes, en el resumen anual de 2009 se puede ver que en ese año Boeing realizó 142 ventas netas y entregó 481 aviones, donde Airbus sumó 271 ventas netas y puso en manos de sus clientes 498 aviones. Así pues las ventas de ambos fabricantes abundan en mostrar que, en

Primer vuelo del Boeing 747-8.
-Boeing-

Hecho destacado de 2010 fue el acuerdo obtenido en el mes de octubre en el seno de la 37 Asamblea de la OACI acerca del impacto ambiental del transporte aéreo, donde como se recordará se fijaron como objetivos reducir el consumo de combustible en un 2% anual hasta 2050, sentar las bases para el futuro cambio progresivo hacia combustibles alternativos y la elaboración, en 2013, de unas normas sobre la emisión de dióxido de carbono por las aeronaves. Con ese acuerdo bajo el brazo, la OACI compareció en la 16 Conferencia de las Naciones Unidas

cuanto a la situación económica de las compañías aéreas, sino también porque anuncian sus intenciones de futuro. En este terreno los datos oficiales que podemos comparar son los de Boeing y Airbus a fecha de 30 de noviembre. En ese período Boeing había sumado ventas por un total de 570 aviones y había registrado 81 cancelaciones, es decir una cifra neta de 489 aviones. Airbus había obtenido 440 ventas y 52 cancelaciones para un neto de 388 aviones. La experiencia demuestra que la cercanía al final del ejercicio no garantiza fiabilidad alguna a las extrapolaciones,

efecto, 2010 ha traído el comienzo de la recuperación de la crisis, aunque no han faltado opiniones discordantes de diverso calibre, como aquellas que pretenden ver un fiasco en la evolución comercial del A380, que concluyó 2010 con un registro de 234 ventas. Aunque las comparaciones gozan de mala fama según el conocido refrán, no está de más recordar que el A380 entró en servicio el 25 de octubre de 2007. El Boeing 747, después de haber volado por vez primera el 9 de febrero de 1969, entró en servicio el 21 de enero de 1970 y la unidad número

Primer vuelo del ATR42-600 -ATR-

El Do.228NG fue certificado por EASA en el mes de

1.000 -un 747-400 de Singapore Airlines- se entregó el 12 de octubre de 1993, es decir 23 años, 8 meses y 20 días más tarde. No recordamos que se haya calificado a la trayectoria del 747 como un fracaso.

LAS AERONAVES

Siguiendo un orden cronológico, el 8 de febrero verificó su vuelo inaugural el Boeing 747-8. Prácticamente un mes más tarde, el 4 de marzo comenzó sus vuelos de certificación el prototipo ATR42-600 que, a diferencia del prototipo ATR72-600 realizado modificado el prototipo ATR72-500, es un avión nuevo (el número de serie 811). Su certificación estaba prevista para finales de 2010, pero hasta la fecha no tenemos noticias de que tal se haya producido. El 9 de abril fue certificado por EASA el A330-200F, para una carga de pago de 70 toneladas en lugar de las 69 inicialmente previstas incluyéndose las versiones con motores Rolls-Royce y Pratt & Whitney.

El 18 de agosto tuvo lugar un hito ciertamente especial, porque ese día EASA certificó una nueva versión del veterano Dornier Do.228 conocida como Do.228NG. Desaparecida años atrás la firma Dornier y cerrada la producción del Do.228 en 1999, ha sido la también alemana RUAG Aviation la encargada de realizar el Do.228NG como una modernización completa del Do.228-212. De acuerdo con los contratos que Dornier mantenía con Hindustan Aeronautics Ltd., esta última construye el fuselaje el ala y la cola del Do.228NG y lo envía a RUAG Aviation (sita en Oberpfaffenhofen) que se encarga de realizar el montaje y la integración de los equipos.

El 10 de noviembre Transport Canada y EASA concedieron el certificado al Bombardier CRJ1000 NextGen, tras un proceso que se reveló más largo de lo previsto, pues fueron precisas del orden de 1.400 horas de vuelo en un total de 470 salidas. El primer vuelo, como se indicó puntualmente en las páginas de RAA, tuvo lugar el 3 de septiembre de 2008, pero más adelante fue preciso paralizar los ensayos debido a la necesidad de revisar el software del sistema de control del mando de dirección. La certificación permitió que la compañía Air Nostrum recibiera su primer CRJ1000 NextGen el 14 de diciembre.

El último mes de año concentró acontecimientos. El 21 de diciembre efectuó su vuelo inaugural en Greensboro (North Carolina), el primer Honda Aircraft HondaJet diseñado de acuerdo con las normas de la FAA y el 29 hizo lo propio, en Ulyanovsk, el Tupolev Tu-204SM. El primero es un reactor de negocios para ocho pasajeros cuyo rasgo externo más distintivo es la ubicación de sus dos motores GE-Honda HF120 de 850 kg de empuje unitario sobre el ala; el segundo es una versión muy avanzada del Tu-204 original, equipada con dos Aviadvigatel PS-90A2 y del orden de un 70% de sus equipos y sistemas modernizados que le convierten de hecho en un nuevo avión.

El 1 de diciembre Airbus había puesto fin a meses de especulaciones, idas y venidas con el lanzamiento del llamado A320 NEO (New Engine Option). Bajo esa definición se incluye la versión remotorizada de los A319, A320 y A321 ofrecida con dos opciones de motor, el CFM International Leap-X y el Pratt & Whitney Pure Power PW1100G, motor este último que, como es sabido, es un GTF, *Geared Turbo Fan*. La configuración se com-

Turkish Airlines recibió su primer A330-200F el 29 de septiembre. -Airbus-

agosto. -RUAG Aviation-

Air Nostrum tomó posesión de su primer CRJ1000 NextGen el 14 de diciembre. -Bombardier-

plementa con la incorporación en los extremos del ala de los "*sharklets*", elementos de punta de ala que ya habían sido evaluados y ensayados con anterioridad, tal y como se citó en este resumen anual correspondiente a 2008. Los aviones NEO tendrán un 95% de partes comunes con los actuales y sus entregas comenzarán en el segundo trimestre de 2016.

Esa configuración está llamada a proporcionar ahorros de hasta un 15% en el consumo de combustible que, de acuerdo con la moda actual de transcribirlo en emisiones de dióxido de carbono se traducen, según Airbus, en una reducción de hasta 3.600 toneladas de ese gas por avión y por año de operación. Otros beneficios aportados se centran en la reducción del ruido, la rebaja en las emisiones de óxidos de nitrógeno y, como es evidente, en los costes directos de operación.

La decisión de Airbus ha generado división de opiniones. No en vano algunas compañías aéreas habían decantado sus preferencias en tiempo pasado por un avión completamente nuevo que tomara el relevo de la familia SA, *Single Aisle*, guante también lanzado por supuesto a Boeing y su familia 737. Pero esa posibilidad, contemplada antaño, había perdido rápidamente posibilidades. Con tres frentes abiertos, cuales son el A380, el A350XWB y el A400M, Airbus habría cometido una formidable temeridad si se hubiera embarcado en un proyecto nuevo. Otro tanto cabe decir de Boeing, a la situación de cuyos programas 747-8 y 787 nos referiremos enseguida.

La reacción de Boeing ante el lanzamiento del A320 NEO ha sido prudente, limitándose a decir que las mejoras que está introduciendo en la familia 737 no hacen preciso por el momento contemplar la posibilidad de una remotorización. Indudablemente Boeing no perderá de vista el devenir de los acontecimientos y si el A320 NEO responde comercialmente no se quedará parada. Bombardier, está también directamente afectada en su programa CSeries por la aparición del A320 NEO, del que en algunos medios se venía asegurando que vería sus posibilidades comerciales seriamente mermadas si él y la posible réplica del 737 eran lanzados.

Bombardier se apresuró a decir que la aparición del A320 NEO beneficia más que perjudica al CSeries, porque su avión será mejor. Incluso la elección por Airbus de un motor GTF *"le favorece"* –siempre según Bombardier– porque el CSeries empleará también un GTF y la decisión de Airbus ratifica lo acertado de su elección. Guy Hachey, presidente de Bombardier Aerospace, no se mordió la lengua preci-

samente: *"un avión remotorizado proporcionará un ahorro, pero poner un nuevo motor en un diseño antiguo probablemente no aprovecha todo el beneficio potencial que supone* –dijo Hachey-. *Tenemos un concepto nuevo, donde aproximadamente la mitad del 20% de ahorro proviene del motor y la otra mitad del propio diseño del avión. […] Los nuevos motores propuestos para los A319, A320 y A321 añaden 'miles de libras' de peso en un ala de diseño antiguo que solo será compensado por los 'sharklets' en punta de ala"*. Sin embargo hoy por hoy la cartera de pedidos del CSeries es corta: 30 unidades para Lufthansa, 20 para Lease Corporation International y 40 para Republic Airways, es decir, un total de 90 aviones. Queda pues por delante una interesante contienda comercial entre Airbus, Boeing y Bombardier.

Si los registros comerciales de Boeing en 2010 han sido, como los datos disponibles muestran positivos, la evolución de sus dos nuevos proyectos en el terreno del transporte aéreo no fue precisamente optimista durante ese tiempo.

Era previsible que el 787 no podría ser certificado en el estrecho calendario propuesto, y a pocos o a nadie les habrá sorprendido el retraso, que después de rumores diversos, se confirmó de manera oficial el 27 de agosto a través de un comunicado de prensa donde se desplazaba la fecha de la primera entrega *"hasta mediados del primer trimestre de 2011"*. La razón expuesta mencionaba al Rolls-Royce Trent objeto de un problema que obligaba a retrasar las entregas a la cadena de montaje en un plazo de tiempo aún pendiente de fijar entonces, aunque los ensayos en vuelo continuaban su progreso. Bien es cierto que, a pesar de la parquedad de noticias distribuidas por Boeing sobre el desarrollo de los ensayos, ya se sabía con anterioridad de otro problema que había obligado a inspeccionar los estabilizadores horizontales de los prototipos y de algunos de los aviones de la cadena de montaje, y también se había hablado de ciertas demoras atribuibles a la instrumentación de ensayos, por lo que la nota de prensa de agosto confirmaba algo que ya era un convencimiento.

La situación iba a dar un inesperado giro negativo el 9 de noviembre. Durante un vuelo de pruebas del 787 ZA002 -el segundo prototipo- que se estaba desarrollando entre Yuma (Arizona) y Harlingen (Texas) se produjo un incendio a bordo que obligó a realizar un aterrizaje de emergencia en Laredo (Texas), siendo evacuados los ocupantes del avión -42 según Aviation Week, del orden de 30 según otros medios- sin que se produjeran daños personales significativos. El incendio se produjo en el armario eléctrico situado bajo los pisos de la cabina por detrás del ala y produjo un fallo generalizado que provocó el despliegue automático de la RAM (*Ram Air Turbine*), para asegurar el suministro eléctrico necesario para el control de la aeronave. Informaciones no confirmadas por Boeing indicaron que como comandante a los mandos del avión iba un piloto de la propia FAA.

En noviembre voló un 737-800 de United Airlines equipado con un paquete de modificaciones destinadas a reducir su consumo de combustible en un 2%. -Boeing-

Boeing restó trascendencia al incidente, pero el paso de los días fue revelando su auténtica importancia desde el momento en que todos los prototipos fueron puestos en tierra, en tanto no se aclararan sus circunstancias. El secretismo al respecto fue lo más destacable en las semanas que siguieron. Se deslizó que el problema provenía de algún objeto extraño llegado hasta el armario eléctrico protagonista del suceso, pero si ese hubiera sido el caso la reanudación de los ensayos habría sido objeto de horas, no de semanas. Las cosas empezaron a manifestarse más acordes con los signos externos, cuando un comunicado de Boeing daba a conocer, el 24 de noviembre, que como consecuencia de las conclusiones sacadas en el curso de la investigación *"se están desarrollando unos cambios de diseño de menor cuantía en los armarios eléctricos y actualizaciones del software que gestiona y protege la distribución de energía eléctrica del avión"*. Un nuevo retraso

Primer vuelo del HondaJet en configuración FAA. -Honda Aircraft-

en el programa ya era inevitable y los analistas de turno especulaban con que la primera entrega del 787 se retrasaría unos seis meses -hasta mediados del tercer trimestre de 2011-, siendo alguno más pesimista pues prolongaba el retraso hasta 2012.

El 23 de diciembre un comunicado de prensa daba cuenta de que ese mismo día se reiniciarían los ensayos en vuelo del 787 con el prototipo ZA004 como protagonista, al que se irían sumando en jornadas sucesivas los restantes. El comunicado hablaba de la instalación a bordo de los aviones de una solución provisional extensamente verificada mediante ensayos. Sin embargo el nuevo calendario de certificación y entregas a los clientes del 787 no estaba aun cerrado, esperándose que su definición *"estaría concluida en enero"*. En otras palabras, 2010 llegó a su fin sin que se conocieran los hitos siguientes del programa 787.

La situación del 747-8 no es tan dramática como la de 787 -que en las circunstancias actuales puede superar los tres años de retraso acumulado-, pero también es un programa demorado sensiblemente con respecto a las previsiones. Cuando el primer prototipo voló el 8 de febrero en Everett, como se ha dicho más arriba, ante los ojos de unos cinco millares de testigos, el calendario del programa indicaba que la primera entrega, cuya destinataria sería la compañía Cargolux, tendría lugar antes de que concluyera 2010. Boeing había lanzado el programa, constituido por la versión de carga 747-8F y la versión de pasajeros 747-8i, el 14 de noviembre de 2005 y contaba entonces con 108 encargos.

La aparición de algunos problemas durante los ensayos presagiaba retrasos en el calendario del programa. Se rumoreó en principio que la primera entrega podría diferirse hasta las primeras semanas de 2011 por problemas surgidos durante los ensayos y las sospechas aumentaron cuando, con fecha 30 de agosto, Pat Shanahan, VP y director general de Programas Aeronáuticos de Boeing Commercial Airplanes, reemplazo a Mohammed Yahyavi al frente del programa 747-8. Un mes exacto después se hacía oficial el retraso de esa primera entrega de un 747-8F hasta mediados de 2011 y la incorporación de un quinto prototipo al programa de ensayos en vuelo. En definitiva, el 787 y el 747-8 tenían prevista su entrada en servicio en 2010, pero habrá que esperar a 2011 para contemplar ambos acontecimientos.

No se debe dar por concluido este apartado dedicado a las aeronaves sin recordar una efeméride que pasó desapercibida incluso para la prensa especializada: el día 17 de diciembre de 2010 se cumplió el 75 aniversario del vuelo inaugural del emblemático Douglas DC-3.

LA SEGURIDAD

Aun pendientes de una confirmación que tardará en llegar, cual es la tradición, las tempraneras estadísticas de seguridad en el transporte aéreo co-

Tras meses de especulaciones Airbus lanzó el A320 NEO (New Engine Option) el 1 de diciembre. -Airbus-

rrespondientes a 2010 son inquietantes. Tanto Aviation Safety Network como FlightGlobal , aún no coincidiendo con exactitud en las cifras mostradas, si concuerdan en que el número de víctimas registradas está ligeramente por encima de la media del período 2000-2009. Sin embargo, y como FlightGlobal apunta, la distribución de los accidentes está cada vez más compartimentada. Las compañías de la IATA vieron una drástica caída en su siniestralidad mientras a nivel global la cifra media ha permanecido estancada. Es algo que se presta a diversas interpretaciones pero que, por encima de todo, muestra que la seguridad aérea no ha tocado ni mucho menos fondo y que lógicamente deberá continuar mejorando.

Estancada también continúa la percepción que existe a nivel general sobre la seguridad aérea. El prolongado despliegue mediático que rodeó al incidente del A380 que cubría el vuelo QF32 de Qantas el 4 de noviembre fue una muestra. Cierto es que el A380 en su calidad de avión de pasajeros más grande del mundo despierta un lógico interés para lo bueno y para lo malo, pero al seguidor de las peripecias de la industria del transporte aéreo no puede sino parecerle desproporcionado -sesgado podría decirse en algún caso- el tratamiento que se le ha dispensado en esta oportunidad.

Como ya es de sobra sabido, el problema sufrido por el A380-842 VH-OQA fue causado por un fallo no contenido de la turbina IP (presión intermedia) de su motor número 2 y desembocó en el retorno al punto de partida -el aeropuerto Changi de Singapur- donde se aterrizó sin que se produjera víctima alguna. Hasta ahí los hechos resumidos de forma telegráfica, pero resulta notorio de todo lo oído y leído que la imagen transmitida a todos los confines del planeta es que los aviones se encuentran a merced de la fortuna en casos como el sufrido por el A380 de Qantas. Y sin embargo la realidad dista mucho de esa deformada transcripción.

Los motores de reacción de las aeronaves comerciales llevan en su interior turbomáquinas que giran a gran velocidad y buena parte de ellas sometidas a elevadas temperaturas de funcionamiento. Las normas que regulan el diseño y certificación de esos motores prescriben unos ensayos y criterios de diseño para evitar que los álabes de esas máquinas puedan en caso de rotura salir al exterior del motor. En el caso de las normas estadounidenses FAR por ceñirnos a las más conocidas e internacionalmente aceptadas, la parte FAR 33 dedica los párrafos FAR 33.76, FAR 33.78 y FAR 33.94 a estipular la realización de ensayos de ingestión de aves, ingestión de lluvia y granizo y retención de álabes desprendidos y desequilibrio dinámico de las turbomáquinas respectivamente, siendo los dos primeros apartados una posible fuente del desprendimiento y/o desequilibrio dinámico que se contemplan en el tercero.

El 1 de julio Boeing dio a conocer que la configuración del 787-9 había quedado cerrada. El 787-9 tendrá capacidad para 250-290 pasajeros y tendrá un alcance de 14.800 a 15.750 km. -Boeing-

Sin embargo, existe un caso mucho más infrecuente e imprevisible, cual es aquel en el que el disco sobre el que van montados los álabes se desintegra, entonces no solo se liberan los propios alabes sino también trozos del disco que pueden ser superiores a estos en tamaño, por añadidura absolutamente aleatorios en masa, trayectoria y energía, y de los que, en consecuencia, no se puede asegurar que no serán capaces de salir al exterior del motor. Este supuesto, que en definitiva fue el sufrido por el A380 de Qantas, está contemplado también en las normas, y en concreto la parte FAR 25 en su párrafo FAR 25.571(e) exige que *"el avión debe ser capaz de completar con éxito un vuelo en el que se produzcan daños estructurales como consecuencia de:*

[...]

(2) impacto de un álabe de fan no contenido

(3) fallo de motor no contenido, o

(4) Partes de alta energía no contenidas procedentes del fallo de las turbomáquinas"

En definitiva, el A380 de Qantas con los daños sufridos fue capaz de volver a tierra con todos sus ocupantes sanos y salvos. Se comportó de acuerdo con lo previsto por las normas. Pero no fue un caso excepcional. Un examen de la base de datos de accidentes e incidentes del NTSB (National Transport Safety Board) estadounidense arroja en aviones comerciales desde diciembre de 1965 hasta ahora -excluido por descontado el incidente del A380- 47 casos de fallo no contenido de motor de los cuales sólo en cuatro de ellos se produjeron víctimas mortales.

EUROPA LEGISLA EN LA INVESTIGACIÓN DE ACCIDENTES AÉREOS

El Diario Oficial de la Unión Europea L295, de 12 de noviembre de 2010, publicó el esperado Reglamento (UE) nº. 996/2010, del Parlamento Europeo y del Consejo de 20 de octubre de 2010, sobre la investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil, por el que se deroga la Directiva 94/56/CE. Como no puede ser de otra forma, ese reglamento se basa en el Anexo 13 de OACI, concretando sus principios y aplicándolos al entorno legislativo europeo. Dentro de ese contexto el Reglamento estipula, en su Artículo 4, la creación de autori-

dades nacionales encargadas de las investigaciones de seguridad y en su Artículo 7 el establecimiento de una red europea de autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad. El Reglamento dedica su Artículo 11 a la instauración de un Estatuto de los Investigadores de Seguridad. Por su interés hemos incluido en un cuadro adjunto la parte más significativa del texto de esos tres Artículos.

La coordinación de las investigaciones de seguridad con las acciones judiciales se trata específicamente en el Artículo 12, que concede a los responsables de la investigación técnica la custodia de los registradores de vuelo y de todas las pruebas materiales, si bien en caso de que el examen o análisis de las pruebas pueda modificarlas, alterarlas o destruirlas, será necesaria la previa aprobación de las autoridades judiciales, sin perjuicio del Derecho nacional. Es más, en caso de que tal aprobación no se produzca en un plazo máximo de dos semanas, el investigador encargado podrá proceder a efectuar el correspondiente análisis. E incluso podrá acceder inmediatamente y sin restricciones a pruebas que hayan sido incautadas por la autoridad judicial por estar facultada para ello.

El Artículo 14 define inequívocamente que no serán publicados o empleados para fines distintos de la investigación de seguridad: las declaraciones personales tomadas por la autoridad encargada de la investigación; cualesquiera documentos que revelen la identidad de las personas que hayan testificado; la información de

En diciembre se cumplió el 75 aniversario del primer vuelo del Douglas DC-3. -J. A. Martínez Cabeza-

carácter personal recabada –en especial la sanitaria–; la documentación desarrollada durante la investigación -notas, borradores, dictámenes, opiniones, información de los registradores de vuelo-; informaciones procedentes de otros investigadores si así lo solicita la autoridad en cargada de la investigación; los borradores de los informes preliminares o del informe final; los registros de voz e imagen de la cabina de vuelo y sus transcripciones; y las conversaciones con el control de tránsito aéreo y con el personas involucrado en la operación de la aeronave.

El Reglamento, en este mismo Artículo 14, deja sin embargo resquicios por los que todos esos requisitos de protección de la información sensible pueden quedar mermados a través de una cláusula según la cual *"la administración de justicia o la autoridad competente [...] podrá decidir que los beneficios de la divulgación de los registros [...] para otros fines permitidos por la ley compensan el efecto adverso nacional e internacional de dicha acción para la investigación en curso o cualquier investigación de seguridad futura"*.

El caótico devenir que ha sufrido la investigación de determinados accidentes acaecidos en Europa en tiempo reciente muestra que el Reglamento 996/2010 es, más que necesario, imprescindible, pero a nadie se le oculta que su puesta en práctica será un proceso complejo y no barato precisamente. Habrá que esperar para comprobar si surte los efectos deseados o si se queda más en una declaración de intenciones que en otra cosa. ■

El cuarto prototipo Boeing 787, el ZA004. -Boeing-

El espacio en *2010*

David Corral Hernández

Para Estados Unidos el 2010 ha sido un año de transiciones, de una gran agencia de exploración espacial a una con presupuestos, personal y objetivos más reducidos pero, en teoría, más específicos. Preparan la retirada de sus transbordadores y deben apoyar y dar paso a los vuelos de compañías privadas. Algo similar pasa con las grandes exploraciones tripuladas, relegadas para permitir misiones científicas más baratas y en mayor número cuyos logros sean mayores. China, con su habitual paciencia, crece paso a paso y avanza hacia su estación espacial, para completar toda una red de satélites de observación y telecomunicaciones y para desplegar su propia constelación de navegación. En estas constelaciones anda también metida Rusia con GLONASS, una de sus prioridades, y, como años anteriores, mantienen un excelente ritmo de lanzamientos con sus fiables cohetes. Europa, aunque avanza también con Galileo en cuestiones de navegación, está cada día más centrada en complejas misiones científicas con sondas que obtienen enormes resultados por cantidad y calidad.

Estados Unidos retirará en 2011 la flota de transbordadores del servicio activo dejando el transporte de tripulaciones y cargas en manos de los fiables rusos y de pujantes compañías privadas como United Launch Alliance, Orbital Sciences o SpaceX

ÉPOCA DE CAMBIOS EN ESTADOS UNIDOS

La agencia espacial más importante del mundo por logros y capacidades, la NASA, está obligada a reinventarse para seguir manteniendo su potencial y prestigio en el futuro. La administración del presidente estadounidense Barack Obama ha cancelado el programa Constellation, un proyecto que había impulsado el presidente George W. Bush y que serviría para enviar astronautas de regreso a la Luna y para poner pie en Marte, y destinará sus presupuestos al desarrollo de un nuevo cohete pesado capaz de transportar astronautas a la ISS, al apoyo de los vuelos espaciales comerciales privados y a la prolongación de la vida útil de la Estación Espacial Internacional (ISS) hasta 2020. Y es que Estados Unidos retirará en 2011 la flota de transbordadores del servicio activo dejando el transporte de tripulaciones y cargas en manos de los fiables rusos y de pujantes compañías privadas como United Launch Alliance, Orbital Sciences o SpaceX, entre muchas otras. Según se acerca su vuelo final, los transbordadores siguen cumpliendo con las misiones previstas a la ISS, a la que han volado este 2010 en tres ocasiones, la STS-130 (Endeavour) para llevar el Nodo 3 y la Cupola europea, la STS-131 (Discovery) con el MPLM (Multi-Purpose Logistics Module) y la STS-132, en la que se despidió el transbordador Atlantis después de haber completado 32 misiones desde 1985. Pese a todos estos cambios la NASA no abandona la exploración lunar. Sus científicos trabajan en los resultados obtenidos por la misión LCROSS mientras se siguen recibiendo datos de la sonda Lunar Reconnaissance Orbiter y de las misiones THEMIS y Artemis. Este año los lanzadores estadounidenses Minotaur 4, Atlas 5 y Delta 4 han transportado a la SDO (Solar Dynamics Observatory) o GOES-15, entre otras, y pendientes están el orbitador ADEE y la misión GRAIL. Menos científicos y algo más secretos

El observatorio espacial más prolífico de la historia, el Hubble, cumplió 20 años y sigue en plena forma.

han sido los lanzamientos de los satélites gubernamentales AEHF F-1, SBSS-1, NROL-41, NROL-32, el GPS 2F F-1 o el minitransbordador X-37B. En Marte, donde la sonda Odyssey batió en diciembre el récord de estancia en este planeta al superar los 3340 días de trabajo, siguen todavía aguantando los rovers Spirit y Opportunity. Estos gemelos son uno de los grandes éxitos de exploración planetaria de la NASA. Fueron lanzados respectivamente en junio y julio de 2003 y llegaron a Marte para una misión de 90 días que, hoy en día, y pasados años, sigue siendo fuente de descubrimientos y noticias. La que está casi lista para partir es la misión Mars Science Laboratory, apodada "Curiosity". Su lanzamiento está previsto para noviembre de 2011 y llegará al suelo marciano en agosto de 2012. En la misión MSL han colaborado ingenieros españoles en trabajos como el cálculo de trayectorias entre la Tierra y Marte, el diseño de despegue y aterrizaje de la sonda, en la antena de comunicaciones con la Tierra o su estación meteorológica de nombre REMS. Este instrumento de menos de un kilo y medio, valorado en 10 millones de euros, se ha diseñado y fabricado íntegramente en España y supondrá la primera vez que se embarca un aparato íntegramente español en una misión de la NASA. El 2010 ha sido también año de celebraciones. El observatorio espacial más prolífico de la historia, el Hubble, cumplió 20 años y sigue en plena forma tras la última y postrera misión de actualización de la NASA. Su capacidad de observación sin precedentes ha convertido al Hubble en uno de los instrumentos científicos más potentes jamás diseñado, y por supuesto en uno de los más admirados por el público. Durante estos 20 años la misión del Hubble ha constituido una auténtica odisea espacial: instrumentos rotos, un espejo primario miope, cuatro misiones de reparación e incluso un transbordador espacial preparado para el rescate de los astronautas en caso de que algo saliese mal. Su vida útil prevista es ahora incierta ya que no habrá más misiones de reparación o actualización, por lo que el telescopio depende de sí mismo y de la duración de sus baterías, giróscopos y del sistema de frenado atmosférico.

LA CIENTIFICA EUROPA

La Agencia Espacial Europea ha cumplido este año su 35 aniversario y lo celebra consolidando su faceta científica y la fiabilidad de los Ariane 5, cohetes que en 2010 han lanzado con éxito los satélites Astra 3-B,

La superficie de Marte, donde la sonda Odyssey batió en diciembre el récord de estancia en este planeta al superar los 3340 días de trabajo, sigue todavía aguantando los rovers Spirit y Opportunity.

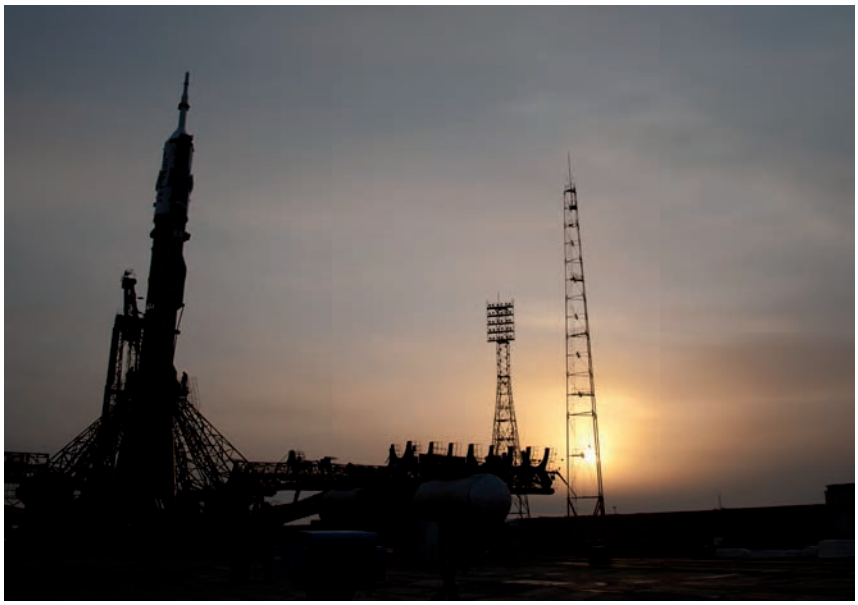
El Cryosat, el satélite más sofisticado jamás construido para estudiar el hielo de nuestro planeta.

ComsatBw-2, COMS 1, Arabsat 5A, Nilesat 2, Rascom-QAF, B-Sat 3B, Eutelsat W3B, Hylas 1, Intelsat 17, Hispasat 1-E y Koreasat 6. A bordo de un cohete ruso Dnepr fue puesto en órbita el Cryosat, el satélite más sofisticado jamás construido para estudiar el hielo de nuestro planeta y monitorizar los cambios en su espesor. Este es el tercer satélite Earth Explorer de la ESA tras el lanzamiento de GOCE (en marzo de 2009) y de SMOS (en noviembre de 2009). CryoSat, un satélite de 700 Kg. de masa, lleva a bordo el altímetro de interferometría radar (SIRAL) basado en un radar de apertura sintética (SAR). Además la ESA ha seleccionado tres nuevas misiones científicas que se encargarán de estudiar la energía oscura, los planetas habitables que giran en torno a otras estrellas y la naturaleza misteriosa de nuestro Sol. De ellas, dos se convertirán en realidad en dos misiones de clase media, que se lanzarán a partir del año 2017. Otro gran paso para la Agencia ha sido la firma de los tres primeros contratos de la fase de Capacidad Plena de Operaciones de Galileo, lo que dará comienzo a la construcción de la infraestructura operacional del sistema europeo de navegación por satélite. Estos contratos cubren el sistema, los satélites y los lanzamientos de la primera fase del programa Galileo. La Agencia Espacial Europea ha actuado por primera vez en representación de la Comisión Europea para la firma de estos contratos, lo que supone un importante paso de cara al despliegue del sistema Galileo y marca un hito en las relaciones de cooperación entre la Comisión Europea y la ESA. Preparando la exploración humana de Marte están los seis miembros de la tripulación Mars500, entre los que se encuentran dos europeos. En el instituto ruso IBMP (Institute of Biomedical Problems) simulan una misión a Marte en unas instalaciones que recrean una nave interplanetaria, un vehículo para aterrizar sobre Marte y un paisaje marciano. El nombre de Mars500 está inspirado en la duración de una posible misión tripulada a Marte, basándose en la tecnología actual de propulsión: 250 días para el viaje a Marte, 30 días en su superficie y 240 días para el viaje de retorno, haciendo un total de 520 días.

Ariane 5, cohete que en 2010 ha lanzado con éxito satélites de todo tipo.

EL RESURGIR DE RUSIA

Largo y variado es el listado de actividades y lanzamientos de Rusia. Además de cumplir con la habitual fiabilidad las misiones previstas a la ISS con las Soyuz y Progress, muchos han sido los lanzamientos gubernamentales o para el sector privado internacional con los cohetes Proton M-Briz M o Dnepr 1. En el listado están los satélites tan diferentes como los Raduga 1M-2, Intelsat 16, Echostar 14, SES-1, Badr 5 (Arabsat 5B), SERVIS-2, Prisma/ Picard, TanDEM-X, Echostar 15, Sirius XM-5, Globalstar 2 (1-6), Bissat, Tugsat 1 (Brite-Austria), KA-Sat, Electro-L N1 o los Cosmos-Glonass 2459-2461, Cosmos 2462 (Kobalt-M N6), Cosmos 2463 (Parus N99), Cosmos-Glonass M27, M28 y M29, Gonets M2, Cosmos 2467, Cosmos 2468, Cosmos 2469 (Cosmos-Oko US-K N86) y Cosmos Glonass K1, la mayor parte de estos últimos operados por el ministerio de Defensa de Rusia a través de las Tropas Espaciales rusas. La nueva generación de satélites militares rusos es de uso múltiple para navegación, detección de lanzamientos de otros aparatos espaciales y espionaje, y corresponden a los modelos más avanzados que fabrican varias empresas del país. Los lanzados en 2010 se sumarán a la flotilla de satélites rusos de configuración militar, un sistema que cuenta con unas 60 ó 70 unidades. También han ido llegando nuevos satélites de navegación y posicionamiento global GLONASS para completar una constelación similar a la GPS estadounidense con los que se dará plena cobertura a toda la Tierra. Creado en tiempos de la Unión Soviética, y puesto en marcha en 1993, GLONASS es capaz de determinar en tiempo real y con gran exactitud las coordenadas de ubicación y los parámetros de movimiento (velocidad y altura) de los objetos que se encuentren en aire, tierra o mar. Además, para facilitar las actividades espaciales rusas, se ha ratificado el acuerdo entre Kazajstán y Rusia para prorrogar hasta 2050 el arrendamiento ruso del cosmódromo Baikonur, unas instalaciones que en 2010 celebraron su 55 aniversario. Situado en territorio kazajo Baikonur es el centro de lanzamientos más famoso y todavía el más grande del mundo con sus 2 aeropuertos, 470 kilómetros de vías férreas, 1.281 kilómetros de carreteras, 6.610 kilómetros de líneas de comunicación, 360 kilómetros de oleoductos, 92 puntos de comunicación, así como una planta de producción de oxígeno y nitrógeno para los propulsores de los cohetes. Desde Baikonur han partido el Sputnik, el primer satélite artificial de la Tierra, los primeros vuelos tripulados por animales, los que llevaron al hombre al Espacio con Yuri Gagarin y Valentina Tereshkova, las primeras estaciones espaciales o, como han hecho durante décadas, todo tipo de misiones interplanetarias, satélites o las eficaces Soyuz. En total más del 50% de todos los lanzamientos mundiales se han realizado desde este cosmódromo cuyo nombre en el idioma kazajo significa "Tierras fértiles". Para apoyar su actividad y la de los demás cosmódromos rusos se está construyendo uno nuevo, Vostochny ("El Oriental"), en la provincia de Amur, en el Lejano Oriente de Rusia. Los primeros lanzamientos de misiones y satélites se han previsto para 2015, mientras que en 2018 podrán hacerlo las misiones tripuladas.



Soyuz en Baikonur.

INTENSA ACTIVIDAD EN ASIA

China amplía su presencia en el Cosmos con una larga de serie de lanzamientos exitosos con los CZ-3A y los Larga Marcha, estos últimos una familia que suma ya casi 140 vuelos. En ellos se han transportado sondas de investigación, como la lunar Chang'e 2, o satélites de observación y comunicaciones como los Yaogan 9A, 9B y 9C, Shi Jian 12, Yaogan 10 CZ-4C, Tianhui 1, Chinasat 6A, Yaogan 11, Zheda Pixing 1A1 y 1A2, Shi Jian 6G y GH y Chinasat 20A, o los de la constelación de navegación y posicionamiento Beidou/Compass Beidou 2G F-2 (Compass G F-1), Beidou 2-G3 (Compass G-3), Beidou 2-IGS 1 (Compass IGS 1), Beidou 2 G-4 (Compass G-4), Beidou 2-IGS-2 (Compass IGS-2). Además China ha terminado el montaje de su "Palacio Celestial", el Tiangong-1, el primer módulo espacial no tripulado del país. Según ha informado el Ministerio de Defensa Nacional será puesto en órbita en 2011 y se espera que realice el primer acoplamiento espacial de China con la nave espacial Shenzhou-8, que será lanzada en el segundo semestre de 2011, poco después de que el Tiangong-1 llegue a su destino orbital.

Las naves espaciales Shenzhou-9 y Shenzhou-10, que también deberán acoplarse al Tiangong-1, serán lanzadas en 2012, según Niu Hongguang, subdirector en jefe del programa espacial tripulado de China. El sistema navegación Beidou (o sistema de la Brújula) formará una red que podría llegara a estar formada por 35 satélites cuando esté completo. China comenzó en el año 2000 a desarrollar su propio sistema de navegación por satélite para evitar la dependencia del sistema de posicionamiento global GPS de EE.UU., y lo ha diseñado para proporcionar datos de navegación, clima y servicios de mensaje cortos en la región de Asia y el Pacífico y ser capaz de proporcionar servicios globales de navegación para 2020. India, su más directo rival en la región, ha comenzado ya el proceso de selección para elegir a sus dos primeros vyomanautas (astronautas). Los voluntarios son todos miembros de la Fuerza Aérea del país (IAF), ya que el proceso no es abierto al público. Dos viajarán al espacio a bordo de la nave que realice la primera misión tripulada de la India en 2016 y los otros dos permanecerán de reserva. Gracias a los acuerdos bilaterales de cooperación existentes entre Rusia y la India la ISRO fabricará para esta nueva fase de exploración espacial una nave similar a las Soyuz rusas y, por relación, a las Shenzhou chinas. Esta misión de siete días abrirá a la India las puertas de los viajes tripulados, una destreza que sólo está en manos de estadounidenses, rusos y chinos. La India es, desde 1963, uno de los países con un programa espacial más activo. Cuentan con sus propios lanzadores, centros de lanzamiento, estaciones de seguimiento y construc- tores de satélites. En octubre de 2008 lanzaron su primera sonda lunar, la Chandrayaan I, a la que seguirá en 2013 la Chandrayaan II. Además, a lo largo de este 2010, los cohetes PSLV y GSLV de la Organización India de Investigación Espacial (ISRO) han puesto en órbita a los satélites Cartosat 2B, Jugnu, Alsat 2A, CanX-4, CanX-5 y G-Sat 5P (Insat 4-D). El Cartosat-2B es el decimoséptimo satélite equipado con sensor remoto lanzado por ISRO y sus

Larga Marcha, una familia que suma ya casi 140 vuelos.

H-2A en Tanegashima.

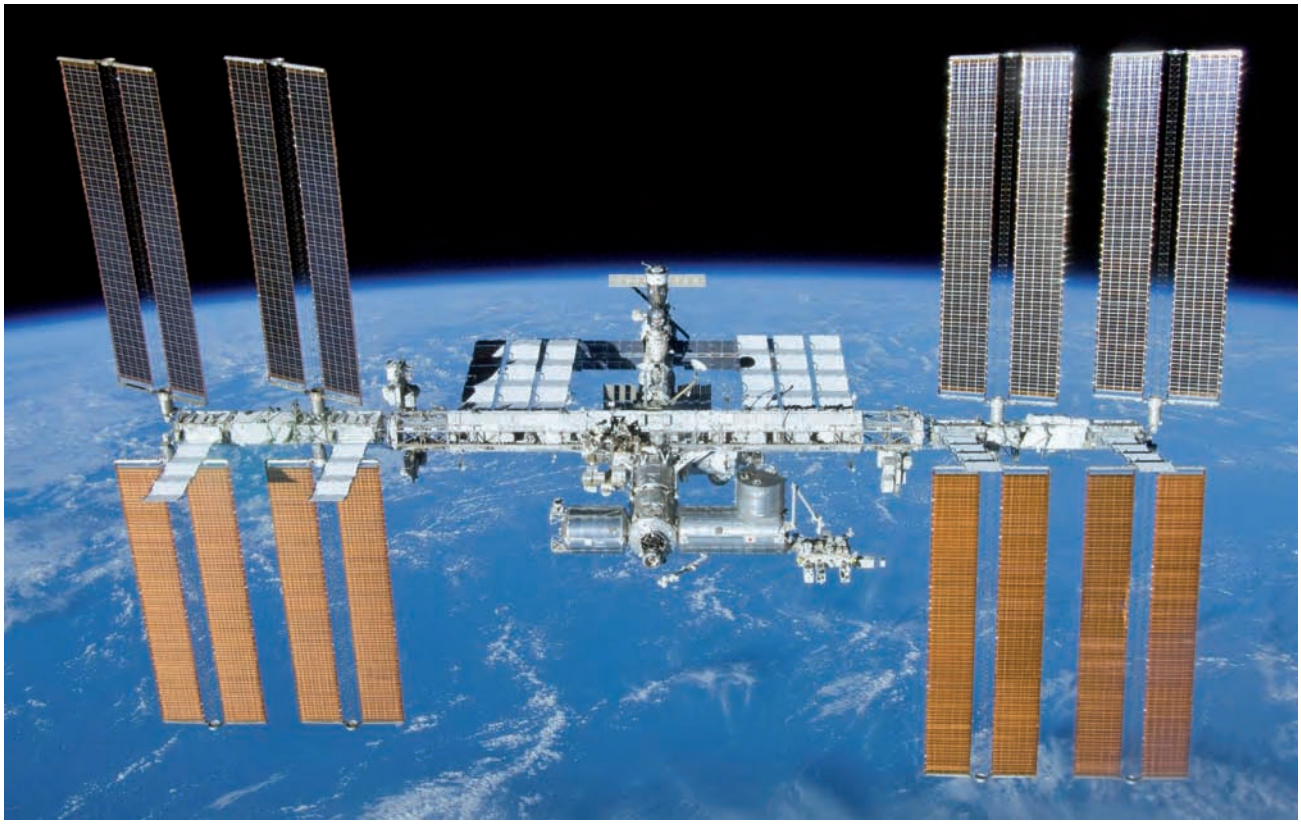
El Tiangong-1, primer módulo espacial no tripulado de China.

imágenes completarán los datos recibidos de dos satélites idénticos Cartosat-2 y servirán para obtener mapas detallados para fines de cartografía, geología, gestión de territorios urbanos y rurales, entre otras funciones. Japón intenta recuperar el tiempo, y el espacio perdidos. Sus cohetes H-2A han sido utilizados en dos ocasiones este 2010 y en las dos ocasiones han cumplido con éxito su misión al transportar a las sondas Akatsuki (Planet-C), Ikaros, Waseda-Sat2, Unitec-1, Negai-Star, AWVONS y Michibiki (Quasi-Zenith Satellite 1). Japón fracasó en su misión de colocar la sonda Akatsuki en Venus, pero la sonda Hayabusa constituyó un éxito porque volvió a Tierra tras siete años después de capturar por primera vez en la historia polvo de un asteroide. Mala suerte tuvieron los surcoreanos con el lanzamiento fallido del Naro-1 (también conocido como KSLV-1), el segundo de este tipo de cohetes en la breve historia de esta familia de lanzadores.

AVANZA CON PASO FIRME EL SECTOR PRIVADO

La cápsula Dragon, de la empresa privada SpaceX, completó con éxito su primer viaje espacial después de ser lanzada por el cohete Falcon 9.

Los vuelos comerciales al espacio están mucho más cerca para el público tras la inauguración de la pista del Spaceport America, el centro de actividades de Virgin Space.



La Estación Espacial Internacional ha cumplido en 2010 su décimo aniversario y lo ha celebrado siendo un símbolo del éxito de la cooperación internacional.

La NASA prevé utilizar el equipo Falcon-Dragon para transportar carga y quizá astronautas a la Estación Espacial Internacional una vez que se retiren los transbordadores. El primer viaje de suministro podría realizarse a lo largo del 2011 dado que la NASA firmó, en 2008, un contrato por el que pagará a SpaceX 1.600 millones de dólares, por 12 vuelos del Falcon 9 a la ISS. El cohete Falcon 9, de 48 metros de altura, ha sido el primer lanzador desarrollado en la historia de los vuelos espaciales como un proyecto privado y no estatal, aunque se fabricarán por pedido y con el apoyo de la NASA. Además los vuelos comerciales al espacio están mucho más cerca para el público tras la inauguración de la pista del Spaceport America, el centro de actividades de Virgin Space. Situado en pleno desierto, y diseñado por el arquitecto Norman Foster, este aeropuerto cuenta ya con una pista operativa de 3 kilómetros de largo por 61 metros de ancho. Desde ella despegó y a ella regresó la nave WhiteKnightTwo, la nave nodriza encargada de transportar hasta una altitud de 16 kilómetros a la SpaceShipTwo, la nave en la que viajarán los turistas en su periplo suborbital. De momento el billete para viajar a las fronteras del Cosmos cuesta 200.000 dólares, cantidad que ha sido pagada hasta ahora por unos 370 pasajeros, doce de ellos españo-

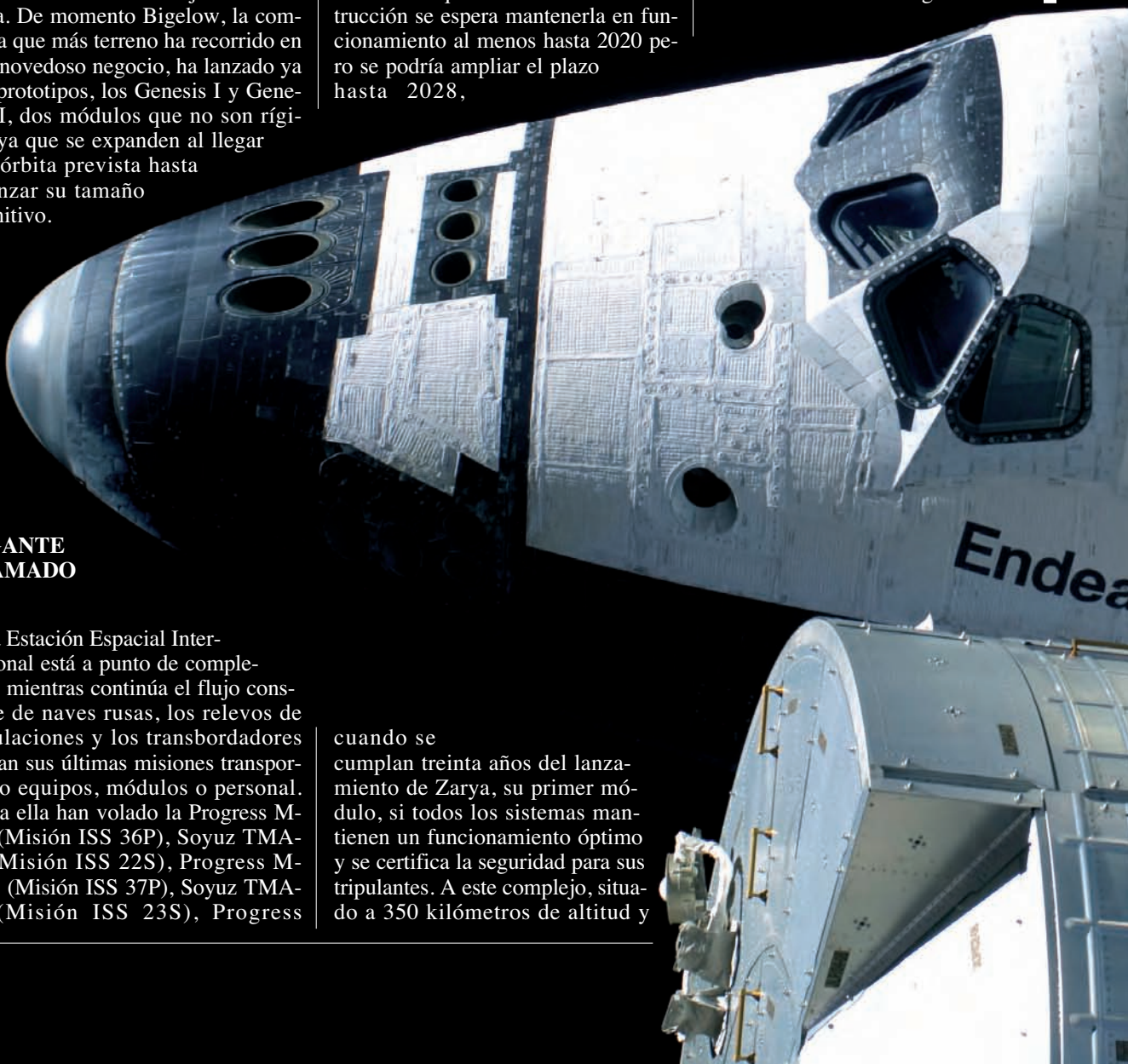
El cohete Falcon 9, primer lanzador desarrollado como un proyecto privado.

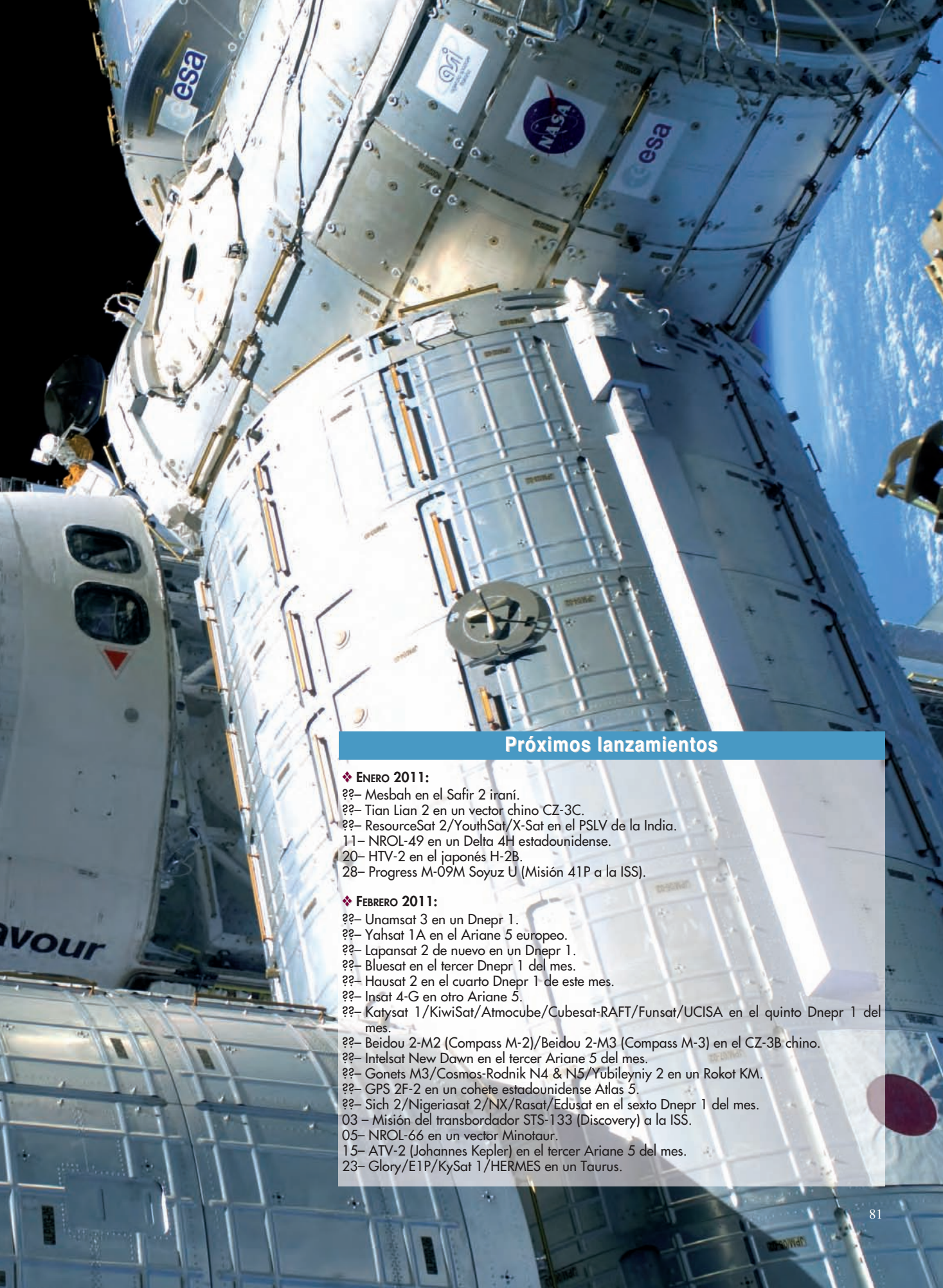
El astronauta italiano de la ESA, Paolo Nespoli,

les. Si todo va bien el aeropuerto espacial America estará terminado en 2011 pero hasta 2012 no comenzarán los vuelos turísticos. Virgin estima que, a partir del año 2019, cinco SpaceShipTwo y dos WhiteKnightTwo transportarán a 50.000 pasajeros en un plazo de diez años. Sus naves llevarán a los nuevos astronautas a más de 100 kilómetros de altura, desde donde podrán contemplar una panorámica única de la Tierra y podrán experimentar la sensación de ingravidez durante unos 5 minutos. El siguiente paso que quiera dar Branson, tal como está haciendo ya Bigelow Aerospace, es situar hoteles espaciales en órbita para que los turistas puedan pasar un tiempo de vacaciones en ellos o para que puedan ser usados, dentro de unos años, como etapa intermedia en futuros viajes hacia la Luna. De momento Bigelow, la compañía que más terreno ha recorrido en este novedoso negocio, ha lanzado ya dos prototipos, los Genesis I y Genesis II, dos módulos que no son rígidos ya que se expanden al llegar a la órbita prevista hasta alcanzar su tamaño definitivo.

UN GIGANTE LLAMADO ISS

La Estación Espacial Internacional está a punto de completarse mientras continúa el flujo constante de naves rusas, los relevos de tripulaciones y los transbordadores apuran sus últimas misiones transportando equipos, módulos o personal. Hasta ella han volado la Progress M-4M (Misión ISS 36P), Soyuz TMA-18 (Misión ISS 22S), Progress M-05M (Misión ISS 37P), Soyuz TMA-19 (Misión ISS 23S), Progress M-07M (Misión ISS 39P), Soyuz TMA-01M (Misión ISS 24S), Progress M-08M (Misión ISS 40P) y Soyuz TMA-20 (Misión ISS 25S), además de las misiones de los transbordadores STS-130 (Endeavour) con el Nodo 3 y la Cupola, STS-131 (Discovery) con el Multi-Purpose Logistics Module y STS-132 (Atlantis). La Estación Espacial Internacional (ISS por sus siglas en inglés International Space Station), ha cumplido en 2010 su décimo aniversario y lo ha celebrado siendo un símbolo del éxito de la cooperación internacional, el programa espacial permanentemente tripulado más prolongado o la construcción más grande realizada jamás en el espacio exterior con sus 108 metros de anchura y 74 de longitud y una masa de 420 toneladas, entre otros logros y cifras. Aunque todavía está en construcción se espera mantenerla en funcionamiento al menos hasta 2020 pero se podría ampliar el plazo hasta 2028, cuando se cumplan treinta años del lanzamiento de Zarya, su primer módulo, si todos los sistemas mantienen un funcionamiento óptimo y se certifica la seguridad para sus tripulantes. A este complejo, situado a 350 kilómetros de altitud y que se mueve a unos 28.000 kilómetros por hora (da una vuelta al planeta en solo media hora), han viajado unos 200 pasajeros, entre ellos decenas de astronautas y cosmonautas de múltiples nacionalidades o siete turistas espaciales que pagaron unos 20 millones de dólares de media por la visita. Finalizando el año llegó MagISStra, la tercera misión europea de larga duración a la Estación Espacial Internacional. El astronauta italiano de la ESA, Paolo Nespoli, junto con el ruso Dmitri Kondratyev y Catherine Coleman de la NASA, viajaron a bordo de una nave Soyuz TMA para compartir seis meses de experimentos y duro trabajo. La Misión MagISStra realizará más de 30 experimentos, entre otros, investigación humana, mecánica de fluidos, radiación, biología y demostraciones tecnológicas. ■





Próximos lanzamientos

❖ **Enero 2011:**

??– Mesbah en el Safir 2 iraní.
??– Tian Lian 2 en un vector chino CZ-3C.
??– ResourceSat 2/YouthSat/X-Sat en el PSLV de la India.
11– NROL-49 en un Delta 4H estadounidense.
20– HTV-2 en el japonés H-2B.
28– Progress M-09M Soyuz U (Misión 41P a la ISS).

❖ **Febrero 2011:**

??– Unamsat 3 en un Dnepr 1.
??– Yahsat 1A en el Ariane 5 europeo.
??– Lapansat 2 de nuevo en un Dnepr 1.
??– Bluesat en el tercer Dnepr 1 del mes.
??– Hausat 2 en el cuarto Dnepr 1 de este mes.
??– Insat 4-G en otro Ariane 5.
??– Katysat 1/KiwiSat/Atmocube/Cubesat-RAFT/Funsat/UCISA en el quinto Dnepr 1 del mes.
??– Beidou 2-M2 (Compass M-2)/Beidou 2-M3 (Compass M-3) en el CZ-3B chino.
??– Intelsat New Dawn en el tercer Ariane 5 del mes.
??– Gonets M3/Cosmos-Rodnik N4 & N5/Yubileyniy 2 en un Rokot KM.
??– GPS 2F-2 en un cohete estadounidense Atlas 5.
??– Sich 2/Nigeriasat 2/NX/Rasat/Edusat en el sexto Dnepr 1 del mes.
03 – Misión del transbordador STS-133 (Discovery) a la ISS.
05– NROL-66 en un vector Minotaur.
15– ATV-2 (Johannes Kepler) en el tercer Ariane 5 del mes.
23– Glory/E1P/KySat 1/HERMES en un Taurus.

La industria aeronáutica en 2010

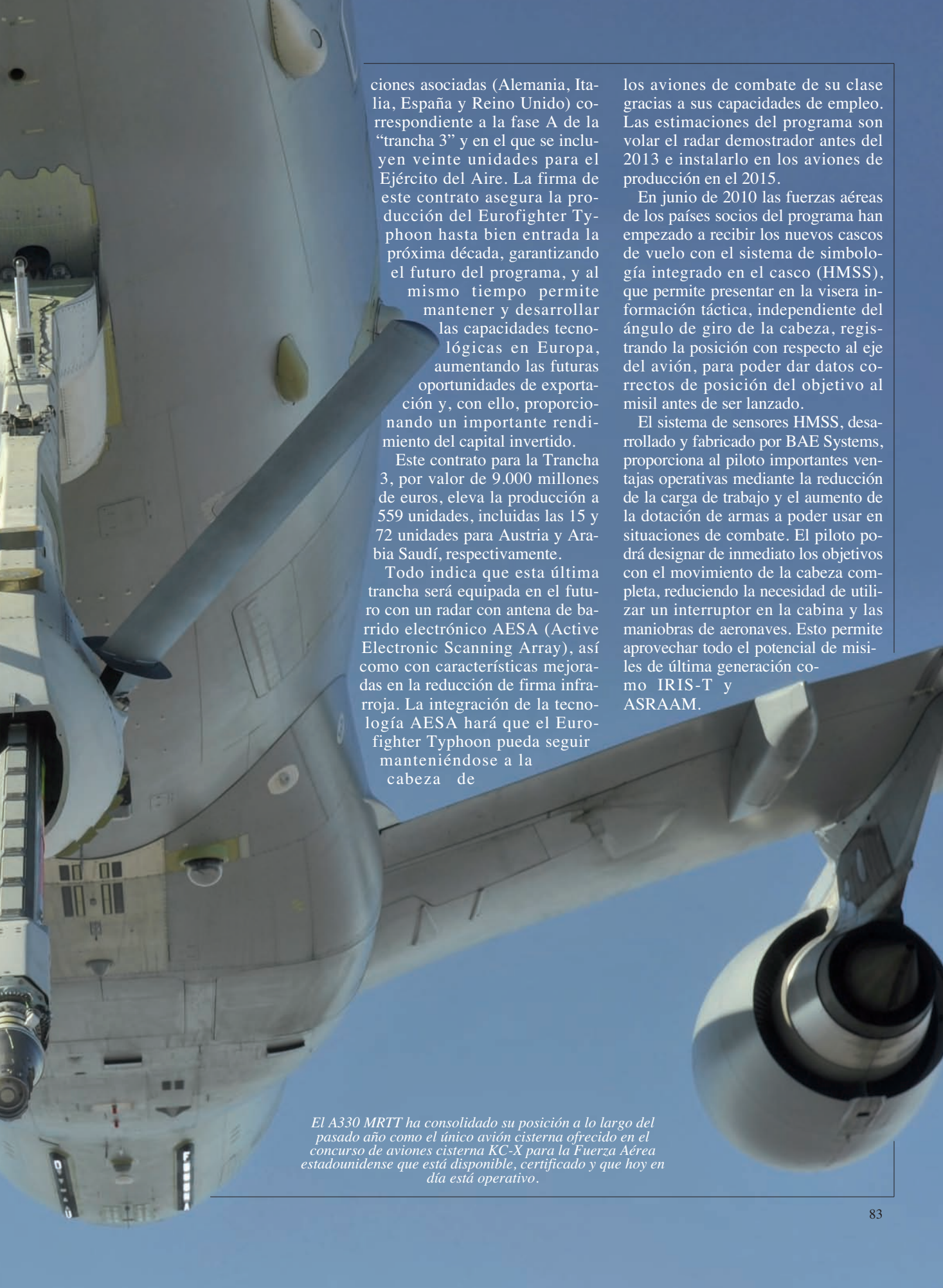
Julio Crego Lourido
Teniente Coronel Ingeniero Aeronáutico

CONTINÚA LA PRODUCCION DE LA TRANCHA 2 DEL EUROFIGHTER

A finales de diciembre de 2010 el consorcio Eurofighter GMBH hizo entrega a la Fuerza Aérea italiana del avión número doscientos cincuenta de producción. Esto confirma al Eurofighter Thyphoon como el sistema de armas de combate aéreo de nueva generación con mayor número de unidades en servicio.

En la actualidad, el Eurofighter Typhoon es el avión de combate multimisión en servicio más avanzado del mundo y su producción y entrega a los cuatro naciones participantes en su desarrollo (Reino Unido, Alemania, Italia y España) ha sido continua desde que el primer avión fue recibido en el año 2003. Con relación a los clientes iniciales de exportación, Austria recibió el último de sus quince aviones en septiembre de 2009 y el Reino de Arabia Saudita lleva recibiendo aviones desde junio de 2009.

La agencia NETMA (NATO Eurofighter and Tornado Management Agency) y las empresas Eurofighter GmbH y EUROJET Turbo GmbH firmaron a finales de julio del año pasado un contrato para la producción de 112 aviones adicionales y 241 motores para las cuatro na-



ciones asociadas (Alemania, Italia, España y Reino Unido) correspondiente a la fase A de la "trancha 3" y en el que se incluyen veinte unidades para el Ejército del Aire. La firma de este contrato asegura la producción del Eurofighter Typhoon hasta bien entrada la próxima década, garantizando el futuro del programa, y al mismo tiempo permite mantener y desarrollar las capacidades tecnológicas en Europa, aumentando las futuras oportunidades de exportación y, con ello, proporcionando un importante rendimiento del capital invertido.

Este contrato para la Trancha 3, por valor de 9.000 millones de euros, eleva la producción a 559 unidades, incluidas las 15 y 72 unidades para Austria y Arabia Saudí, respectivamente.

Todo indica que esta última trancha será equipada en el futuro con un radar con antena de barrido electrónico AESA (Active Electronic Scanning Array), así como con características mejoradas en la reducción de firma infrarroja. La integración de la tecnología AESA hará que el Eurofighter Typhoon pueda seguir manteniéndose a la cabeza de los aviones de combate de su clase gracias a sus capacidades de empleo. Las estimaciones del programa son volar el radar demostrador antes del 2013 e instalarlo en los aviones de producción en el 2015.

En junio de 2010 las fuerzas aéreas de los países socios del programa han empezado a recibir los nuevos cascos de vuelo con el sistema de simbología integrado en el casco (HMSS), que permite presentar en la visera información táctica, independiente del ángulo de giro de la cabeza, registrando la posición con respecto al eje del avión, para poder dar datos correctos de posición del objetivo al misil antes de ser lanzado.

El sistema de sensores HMSS, desarrollado y fabricado por BAE Systems, proporciona al piloto importantes ventajas operativas mediante la reducción de la carga de trabajo y el aumento de la dotación de armas a poder usar en situaciones de combate. El piloto podrá designar de inmediato los objetivos con el movimiento de la cabeza completa, reduciendo la necesidad de utilizar un interruptor en la cabina y las maniobras de aeronaves. Esto permite aprovechar todo el potencial de misiles de última generación como IRIS-T y ASRAAM.

El A330 MRTT ha consolidado su posición a lo largo del pasado año como el único avión cisterna ofrecido en el concurso de aviones cisterna KC-X para la Fuerza Aérea estadounidense que está disponible, certificado y que hoy en día está operativo.

En la actualidad, el Eurofighter Typhoon es el avión de combate multimisión en servicio más avanzado del mundo.

EL NUEVO CAMBIO AL CONTRATO DEL A400M A PUNTO DE CERRARSE

Durante el año 2010 han tenido lugar las negociaciones del nuevo texto del contrato de desarrollo y producción del A400M, forzado por los retrasos del programa en el desarrollo. Aunque dicha modificación de contrato no ha sido firmada por las naciones participantes todo parece indicar que dicha firma está a punto de producirse y que el 2011 será el año del nuevo despegue del programa, cuyo primer avión está previsto que se entregue a Francia en el 2013. La primera entrega al Ejército del Aire está prevista para finales del 2015, principios del 2016.

Después del primer vuelo del avión número uno de serie, a finales de diciembre de 2009, tuvo lugar la puesta en vuelo de los números dos y tres en abril y julio respectivamente. El cuarto avión de la cadena de producción de Sevilla realizó su primer vuelo el veinte de diciembre siendo la culminación de un exitoso 2010 con cuatro aviones en vuelo, más de 300 misiones realizadas y 1000 horas de vuelo.

El programa de pruebas en vuelo avanza con éxito en su objetivo de lograr las 3.700 horas programadas. El último avión de la preserie ha comenzado su montaje en Sevilla y tiene previsto su vuelo inicial a mediados de 2011. La consecución de una serie de hitos en el programa de pruebas a lo largo del año ha significado un gran avance en el desarrollo.

Los saltos de paracaidistas desde el avión y los vuelos con la rampa y las puertas abiertas se han desarrollado sin contratiempos demostrando el excelente potencial de la aeronave para esta operación militar.

Un amplio programa de vuelos del avión con formación de hielo simulado unido a las alas y la cola se ha completado en 2010. Estos vuelos se realizaron por tripulaciones de Airbus y la Agencia Europea de Seguridad Aérea

Los saltos de paracaidistas desde el avión y los vuelos con la rampa y las puertas abiertas, parte del programa de pruebas del A400M, se han desarrollado sin contratiempos.

(EASA) y representan el primer conjunto de pruebas de certificación completa en el A400M.

Las pruebas de carga tanto en tierra como en vuelo han sido finalizadas, así como las referentes a las características de vuelo de crucero. Todos los sistemas principales de vuelo han sido probados y las pruebas de vibraciones aerodinámicas a través de la envolvente de vuelo están a punto de finalizar. El motor TP 400 fabricado por el consorcio EPI se está comportando relativamente bien en lo referente a las pruebas de reencendido en vuelo y el APU ha sido arrancado a 40.000 pies mostrando un buen funcionamiento.

El 15 de octubre se ha inaugurado en Sevilla el nuevo Centro de Instrucción de tripulaciones de Airbus Military. Estas instalaciones se encuentran entre las más modernas del mundo y cuentan con espacio para seis simuladores de vuelo, así como con una amplia variedad de dispositivos de formación basados en aplicaciones informáticas. Acogerá la formación de las tripulaciones del avión de transporte de nueva generación A400M, así como la de los pilotos de la familia de aviones de tamaño medio y ligero de Airbus Military, los C295, CN235 y C212.

Este nuevo Centro de Instrucción, fruto de un convenio de colaboración entre la Fundación Andaluza para el Desarrollo Aeroespacial (FADA) y Airbus Military, ya cuenta con dos simuladores, uno para el C295 y otro para el CN235, que replican fielmente la experiencia de vuelo en un avión real.

El simulador del A400M se instalará en el 2012, antes de su entrada en servicio. Todos los simuladores pueden recrear una amplia gama de operaciones, entre las que se encuentran actividades especializadas como el vuelo con visión nocturna, despegues y aterrizajes en pistas no preparadas o el lanzamiento de cargas o paracaidistas.

La formación se imparte también en aulas a partir de diferentes dispositivos que se utilizan para la formación de tripulaciones, ingenieros y técnicos de mantenimiento de la aeronave. De forma adicional, el Centro de Instrucción impartirá formación sobre la operación y mantenimiento del sistema táctico completamente integrado (FITS, por sus iniciales en inglés), que es el corazón de los aviones de vigilancia de Airbus Military.

Estas nuevas instalaciones contarán con una plantilla de alrededor de cien empleados, de los que en torno a 40 ocuparán puestos de nueva creación, y formará a más de mil alumnos cada año. El centro cuenta con una superficie de 13.000 metros cuadrados construidos en dos plantas.

El A400M está propulsado por cuatro motores turbohélice y puede alcanzar velocidades de crucero de hasta 0,72 mach y una altura de hasta 37.000 pies. Además, puede transportar alrededor de 37 toneladas de carga, 116 paracaidistas equipados y ha sido diseñado para realizar operaciones en pistas no preparadas. El avión puede realizar reabastecimiento en vuelo a diferentes velocidades para atender tanto a un helicóptero como a un avión de caza.

El contrato vigente entre EADS y los siete países que participan en el programa incluye el pedido de 180 aviones (60 unidades son para Alemania, 50 para Francia, 27 para España, 25 para Reino Unido, 10 para Turquía, 7 para Bélgica y una para Luxemburgo). Además existe en la actualidad un pedido de cuatro aviones adicionales para Malasia.

EL GRIPEN MIRA HACIA EL FUTURO

Suecia avanza en su propio desarrollo de un avión de combate para el siglo XXI tomando como base el actual Saab Gripen y con el objetivo de exportarlo a otros países.

En marzo la Agencia de Defensa sueca (FMV) adjudicó a Saab un contrato por valor de 256 millones de dólares para introducir en el avión un paquete de modificaciones que mejoraran las contramedidas electrónicas y las comunicaciones e integrarán nuevas armas como el misil meteor, suministrarán un mayor alcance y nuevas funciones al radar actualmente instalado PS-05/A. Esta nueva versión (MS 20) también incluye medidas para reducir los costes operacionales, basadas en la experiencia recogida en las 130.000 horas de vuelo alcanzadas por la flota de aviones.

Saab ya tiene conceptualmente definida la próxima versión (MS 21) que incluirá una revisión total de la aviónica del avión, incluyendo ordenadores y pantallas con la intención de poder manejar grandes cantidades de información. La nueva arquitectura será capaz de integrar nuevos tipos de sensores.

El Gripen NG está orientado sobre todo a los concursos lanzados por Brasil y la India para la adquisición de un nuevo avión de combate.

Es evidente que la versión MS 21 se convertirá en el modelo JAS 39 E/F y que se aproximará al modelo NG dirigido a la exportación, estando previsto integrarle un radar de barrido electrónico AESA. El Gripen NG está orientado sobre todo a los concursos lanzados por Brasil y la India para la adquisición de un nuevo avión de combate.

Aunque la versión MS 21 todavía tiene que definirse, todo parece indicar que incorporará el motor General Electric F-414G con significativamente mayor potencia que el actualmente instalado. Un contrato de desarrollo de aviónica fue adjudicado a Saab en mayo y se espera llegar a la revisión de la evaluación del concepto a finales de

Los candidatos para el programa de la USAF son los tres aviones que han competido en los últimos concursos internacionales: el Super Hawk de BAE Systems, el T-50 Golden Eagle de Korean Aerospace Industries y el Aermacchi M-346 de Alenia Aermacchi.

año, la revisión de diseño preliminar tendrá lugar en 2011 y el desarrollo se iniciará en el 2012.

Suecia esperá tener el modelo JAS 39 E/F en servicio alrededor del 2017, aunque esta fecha podría ser adelantada si Brasil se decide por el Gripen.

INCERTIDUMBRE ACERCA DEL FUTURO DE LA VERSIÓN STOVL DEL F35

El avión de combate F-35 tiene originalmente previsto el desarrollo de tres variantes: el F-35A convencional, el F-35C como versión embarcada y el F-35B de despegue corto y aterrizaje vertical. La versión de la Fuerza Aérea y la versión que irá embarcada en los portaaviones de la Marina, se están desarrollando satisfactoriamente, sin embargo la variante STOVL para el Cuerpo de Marines está experimentando importantes problemas en las pruebas durante el desarrollo. Estos problemas podrían conducir a un rediseño de la estructura de la aeronave y de su sistema de propulsión, cambios que podrían añadir más peso y más inversión a una aeronave que tiene poca capacidad para soportar cargas adicionales en ambos conceptos. El resultado ha sido someter a la variante STOVL a un período de prueba equivalente a dos años, con el objetivo de buscar e implantar soluciones que le permitan retomar su rumbo en términos de características, coste y plazos, de lo contrario su fabricación podría ser cancelada.

Aunque las razones esgrimidas por Londres para no adquirir, al menos inicialmente, el modelo F35B se centraron en cuestiones económicas (cada F-35B cuesta 25 millones de dólares más que el F-35C), lo cierto es que los resultados de las pruebas demostraron que el F-35B, aún no, está maduro como para invertir semejante cantidad de dinero en un modelo con muchas limitaciones y restricciones operativas.

La salida definitiva del Reino Unido del programa de la variante F-35B significaría la disminución del 30% de la cantidad de unidades a producir, lo que se traduce en un nuevo incremento en los costes del F-35B, que hoy sería de 131,8 millones de dólares por cada avión. Al menos esa es la cifra que maneja el Pentágono para los 311 ejemplares previstos para el cuerpo aéreo de la infantería norteamericana (USMC), pero también hay otros perjudicados, ya que el F-35B no sólo le interesa a los británicos, sino también a Italia, España e Israel.

El desarrollo que experimente en el futuro el F-35B es importante para España. La Armada tiene este avión estadounidense como único reemplazo para los aviones Harrier II Plus, de la novena escuadrilla. En el caso de que el programa F-35B se cancele definitivamente, los portaaeronaves en servicio deberían reconvertirse exclusivamente en portahelicópteros cuando los Harrier II lleguen al final de su vida operativa. La Armada Española aunque formalmente no ha cursado ninguna orden o pedido, tenía planeada la adquisición de unas 20 unidades para el periodo comprendido entre el 2018 y 2020.

2010 UN AÑO INMEJORABLE PARA EL A330 MRTT

El avión cisterna de transporte multimisión (Multi-Role Tanker Transport – MRTT) A330, de Airbus Military, ha completado durante el 2010 un paquete de actividades que permitirán su entrega a tres clientes distintos en 2011. El A330 MRTT ha consolidado su posición a lo largo del pasado año como el único avión cisterna ofrecido en el concurso de aviones cisterna KC-X para la Fuerza Aérea estadounidense que está disponible, certificado y que hoy en día está operativo.

Durante unas importantes maniobras con la Fuerza Aérea portuguesa, durante tres días en noviembre, veinticinco pilotos de F-16A/B realizaron diferentes misiones de reabastecimiento en vuelo con diversas configuraciones de armamento, llevando a cabo más de setenta contactos sin y con transferencia de combustible con total éxito. Al finalizar los ejercicios los pilotos pusieron de manifiesto su satisfacción con los sistemas de repostaje y concretamente con el del ya probado, sistema avanzado de pértiga de reabastecimiento en vuelo (Aerial Refuelling Boom System – ARBS).

El 13 de diciembre, el A330 MRTT Future Strategic Transport Aircraft

(FSTA) destinado a la Fuerza Aérea Real británica completó con éxito y por vez primera, una serie de contactos sin transferencia de combustible, efectuando reabastecimientos simulados con un caza F-18 a través de la unidad de reabastecimiento en fuselaje (FRU) del FSTA. La Unidad de Reabastecimiento en Fuselaje es la misma disponible en el KC-45 (la configuración del A330 MRTT que se ofrece a la USAF) de EADS North America. Estas últimas actividades tuvieron lugar tras el comienzo de las pruebas de vuelo para la certificación y calificación del FSTA el 24 de noviembre, proceso que conducirá a la certificación del avión por parte del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA). La primera entrega está prevista para finales de 2011.

Se ha demostrado, asimismo, que las modificaciones aerodinámicas aportadas al diseño básico de A330-200 en servicio con aerolíneas de todo el mundo satisfacen los requisitos más recientes en materia de ruido.

El trámite de entrega del primer aparato a la Real Fuerza Aérea Australiana está en marcha. El traspaso final se realizará una vez que haya concluido el extenso proceso de revisión de toda la documentación y actividades relacionadas. El segundo avión destinado a la Real Fuerza Aérea Saudí acaba de entrar recientemente en la fase de transformación en Madrid, y el primero sigue avanzando hasta su entrega en 2011.

El primer avión para los Emiratos Árabes Unidos ha finalizado su fase de conversión estructural y se le está sometiendo ahora a la instalación de sistemas para preparar su entrega en 2012.

El avión cisterna de transporte multimisión (Multi Role Tanker Transport – MRTT) A330 de Airbus Military es el aparato de nueva generación más capaz de esta categoría, que está disponible y en vuelo actualmente. Su gran capacidad básica de combustible de 111.000 kg/245.000 lb, procedente del exitoso avión de línea A330-200 del cual se deriva, permite al A330 MRTT destacar en misiones de reabastecimiento en vuelo sin necesidad de instalar depósitos adicionales de combustible. El A330 MRTT se ofrece con una selección de probados sistemas de reabastecimiento en vuelo, como el sistema avanzado de pértiga de reabastecimiento en vuelo (ARBS) de Airbus Military, un par de depósitos "pod" de manguera y cesta debajo de las alas, o una unidad de reabastecimiento en fuselaje.

LA DEMANDA DE LOS AVIONES DE ENTRENAMIENTO SE ACTIVA

La decisión de la USAF de acelerar la sustitución de su actual avión supersónico de entrenamiento avanzado, el Northrop T-38, con una fecha estimada de adjudicación del contrato de diseño y desarrollo del nuevo entrenador alrededor del 2013 para poder estar operativo en el 2017, ha puesto en marcha los departamentos comerciales y de desarrollo y fabricación de las principales compañías fabricantes de este tipo de aviones.

La USAF ha dado un requerimiento inicial de unos 350 aviones, con posibilidades de ser incrementado considerablemente si además se consideran las versiones de ataque ligero y aeronaval.

Los candidatos para este programa son los tres aviones que han competido en los últimos concursos internacionales: el Aermacchi M-346 de Alenia Aermacchi, el Super Hawk de BAE Systems y el T-50 Golden Eagle de Korean Aerospace Industries. Los tres aviones están fabricados fuera de los Estados Unidos, pero el establecimiento de una cadena de producción en el país y un grado considerable de nacionalización de los sistemas y equipos podría salvar muchas de las reticencias políticas.

Dado el volumen del contrato es probable que el contratista principal sea una empresa americana, que en el caso del T-50 todo parece indicar que sería Lockheed Martin, con gran participación en el diseño y fabricante de diferentes sistemas y equipos. Boeing dispone de varias alternativas; una de ellas sería intentar abordar un nuevo diseño y otra intentar crear un consorcio, bien con BAE Systems, con la que ya tiene en marcha multitud de cooperaciones, o con Aermacchi con la que ha firmado un acuerdo en mayo del 2008 para comercializar el M-346 fuera del mercado americano.

Northrop Grumman es el fabricante de entrenadores avanzados por excelencia en Estados Unidos, ya que fue

la compañía que desarrolló y produjo el T-38 y podría entrar en concurso con un nuevo diseño, aunque una opción más probable sería una gran modificación del antiguo programa T-38, ya que supondría un considerable ahorro de costes con respecto a un nuevo avión.

En Europa el programa AEJPT avanza hacia la fase de concurso, y en el M-346 aparece como claro favorito, al no estar Reino Unido dentro del conjunto de naciones participantes, y por consiguiente las expectativas de BAE System con su Super Hawk disminuyen.

PRIMER VUELO DEL HELICÓPTERO TIGRE HAD EN ESPAÑA

En los últimos meses, se realizó en la factoría de Albacete una importante reconfiguración del helicóptero para esta versión HAD, que es una variante derivada de la versión HAP (Helicóptero de Apoyo y Protección). Estos trabajos incluyen la integración de los nuevos motores MTR390, especialmente desarrollados para la versión HAD, así como nuevas versiones del software básico y de misión.

La primera versión HAD (Helicóptero de Apoyo y Destrucción) del helicóptero Tigre español, ha comenzado a finales del año 2010 su programa de ensayos en vuelo, en las instalaciones de Eurocopter en Albacete. El 17 de diciembre se realizó el primer vuelo de un helicóptero Tigre francés en versión HAD

Durante los próximos 15 meses, tendrá lugar un completo programa de ensayos conjunto y vuelos de perfeccionamiento con el objetivo de obtener la cualificación de la fase uno, prevista para diciembre de 2011. Las pruebas realizadas en España incluirán las campañas de tiro de misiles Mistral y Spike, previstas para finales de este año. Es la primera vez que España asume los ensayos en vuelo del prototipo de un helicóptero. Este hecho representa un gran éxito técnico para Eurocopter España.

La primera aeronave de producción Tigre HAD está previsto que se entregue a principios de 2012. España ha encargado veinticuatro unidades de esta versión de la familia de helicópteros de combate Tigre de Eurocopter y Francia cuarenta. La versión HAD también se ofrece para exportación.

El Tigre es uno de los helicópteros de ataque más modernos actualmente en el mercado mundial. La versión HAD ofrece numerosas ventajas sobre la HAP, actualmente desplegada en Afganistán por el ejército francés. Entre las nuevas características se incluyen el motor más potente, incremento de la carga de pago, sistema de visión optrónico mejorado, sistema de lanzamiento de misiles aire-tierra Hellfire para Francia y Spike para España, interrogador amigo-enemigo (IFF), protección balística optimizada y un nuevo sistema de guerra electrónica y contramedidas.

El helicóptero Tigre español, ha comenzado a finales del año 2010 su programa de ensayos en vuelo.

En sus diferentes versiones disponibles del helicóptero, Francia ha encargado 80 unidades, Alemania 80, Australia 22 y España 24. Un total de 57 helicópteros Tigre están ya en servicio.

EL HELICOPTERO NH90 TTH ESPAÑOL REALIZA SU PRIMER VUELO EN EL 2010

Eurocopter ha efectuado, el 17 de diciembre de 2010, el primer vuelo del helicóptero de transporte táctico NH90 TTH español, que marca un nuevo paso en este programa multinacional de aeronave de ala rotatoria. La misión, de una hora, se llevó a cabo despegando de las instalaciones de Eurocopter en Marignane (Francia).

Un equipo multidisciplinario de Eurocopter España ha contribuido a este destacado hito dentro del programa NH90 español, que es el primero de este modelo dotado con motores GE CT7-8F5. El helicóptero se transferirá a Albacete en la primavera de 2011, para proceder al desarrollo de los ensayos en vuelo de cara a su ple-

Eurocopter ha efectuado, el 17 de diciembre de 2010, el primer vuelo del helicóptero de transporte táctico NH90 TTH español.

na cualificación por parte del Ministerio de Defensa español, previa a la entrega final a las Fuerzas Armadas, programada para 2012.

Los dos primeros NH90 españoles están construidos por Eurocopter en Marignane, mientras que los otros cuarenta y tres adquiridos se fabricarán en Albacete, gracias al establecimiento de la Línea de Ensamblaje Final (FAL) el pasado mes de septiembre.

El NH90 TTH, de 11 toneladas, está hecho a la medida de las diferentes misiones tácticas requeridas, entre las que se incluyen búsqueda y salvamento, recuperación de personal y evacuación de heridos, con capacidad de operación diurna y nocturna en todo tipo de entornos.

Como el más moderno helicóptero de su clase, el bimotor de mediano tamaño NH90 se caracteriza por un alto nivel de integración de sistemas, habilitados alrededor de un núcleo de sistema de aviónica con un bus dual, una cabina de pilotaje de cristal líquido con pantallas multifunción, mandos eléctricos (fly-by-wire) y control de vuelo automático de cuatro ejes.

El NH90 está gestionado por NH Industries, un consorcio propiedad de Agusta Westland (32 por ciento), Eurocopter (62,5 por ciento) y Fokker Aerostructures (5,5 por ciento). Los pedidos en firme de todas las versiones del NH90 alcanzan los 529 helicópteros para 19 fuerzas armadas de 14 naciones: Francia, Alemania, Italia, Holanda, Portugal, Finlandia, Noruega, Suecia, Grecia, Omán, Australia, Nueva Zelanda, España y Bélgica.

BRASIL Y MÉJICO ADQUIEREN EL EUROCOPTER EC 725

En diciembre de este año Helibras, compañía subsidiaria de Eurocopter en Brasil, ha entregado a sus Fuerzas Armadas los tres primeros helicópteros EC 725, marcando un hito en el programa de adquisición de cincuenta unidades de este helicóptero militar multimisión de tamaño medio, que la convertirá en líder de producción de ala rotatoria en el país.

Estos tres helicópteros se han entregado en configuración básica con el objeto de que la compañía brasileña integre las opciones requeridas por sus fuerzas armadas.

La línea de montaje de los helicópteros, instalada en la planta de Helibras en Itajuba, comenzará a funcionar en 2012.

La Secretaría de la Defensa Nacional de Méjico (SEDENA) y Eurocopter, firmaron, en la ciudad de México, el acta protocolaria para la adquisición de seis aeronaves EC725 (Cougar) adicionales a los seis pedidos en marzo del año pasado y que se destinarán a misiones de transporte y apoyo a la población civil, con lo que a partir de segundo semestre del 2011 se comenzarán a entregar las doce unidades a la SEDENA.

El EC725 es el más moderno de los helicópteros del la familia Cougar, bimotor de tonelaje medio (clase 11 toneladas) equipado con un rotor de cinco palas y una autonomía de vuelo de 5 horas y media gracias a su vasta capacidad de almacenamiento de com-

El EC725 es el más moderno de los helicópteros del la familia Cougar

bustible. Además puede transportar hasta 29 pasajeros adicionales a la tripulación de vuelo y fue concebido para desempeñar variadas misiones: rescate y salvamento, transporte de personal, de medicamentos, de alimentos y logística en general. La multiplicidad de misiones que este helicóptero puede realizar, así como su versatilidad, lo colocan como la elección ideal para satisfacer los requerimientos de las Fuerzas Armadas Mexicanas.

Actualmente hay en servicio, seis en la Fuerza Aérea Francesa en la configuración CSAR y ocho en el Ejército de Tierra francés para llevar a cabo misiones de operaciones de especiales.

EL GLOBAL HAWK, ENTRA EN EL MERCADO EUROPEO

Quince años después de que surgiera el concepto AGS (Alliance Ground Surveillance System) para un sistema de vigilancia del terreno, Northrop Grumman presentó, en junio, una propuesta firme más opciones en nombre del consorcio trasatlántico que también incluye a EADS, Selex Galileo y varias compañías europeas de pequeño tamaño.

Las compañías europeas suministrarán las estaciones de tierra móviles, mientras que Northrop Grumman suministra ocho aviones no tripulados tipo HALE Global Hawk Bloque 40 con el nuevo radar de vigilancia MP-RTIP (Multi-Platform Radar Technology Insertion Program).

El radar MP-RTIP ya ha volado instalado en un demostrador y la primera plataforma Global Hawk Bloque 40 salió del hangar en junio de 2009, teniendo previsto adquirir la USAF veintidós de ellos. El requerimiento de la OTAN de dos órbitas separadas demanda ocho plataformas, aunque el consorcio industrial plantea opciones para reducir este número.

El suministro de las estaciones móviles para el AGS supone el 42,6 % del presupuesto de adquisición del programa. Al equipo que lidera EADS le corresponde el 29,5% y a Selex Galileo el 13,1%. Además General Dynamics de Canadá tiene una participación del 7,6%

La German Air Force (GAF) adjudicó, en enero de 2007, un contrato al consorcio Euro Hawk, formado a partes iguales por Northrop Grumman y EADS Cassidian, para el desarrollo de un sistema de inteligencia de señales (SIGINT) instalado sobre una plataforma Global Hawk.

El Euro Hawk es un Global Hawk del bloque 20, modificado para poder llevar como carga de pago un sistema de inteligencia de señales integrado

El Euro Hawk es un Global Hawk del bloque 20, modificado para poder llevar como carga de pago un sistema de inteligencia de señales integrado (ISIS), que ha sido desarrollado por EADS Defence and Security Systems.

El Euro Hawk completó con éxito su primer vuelo desde las instalaciones de Northrop Grumman en Palmdale, California, a la Base Aérea Edwards, California. Su vuelo ferry a Alemania se prevé a principios de 2011, donde se le integrará el sistema SIGINT, estando prevista la entrada en servicio entre 2016 y 2017.

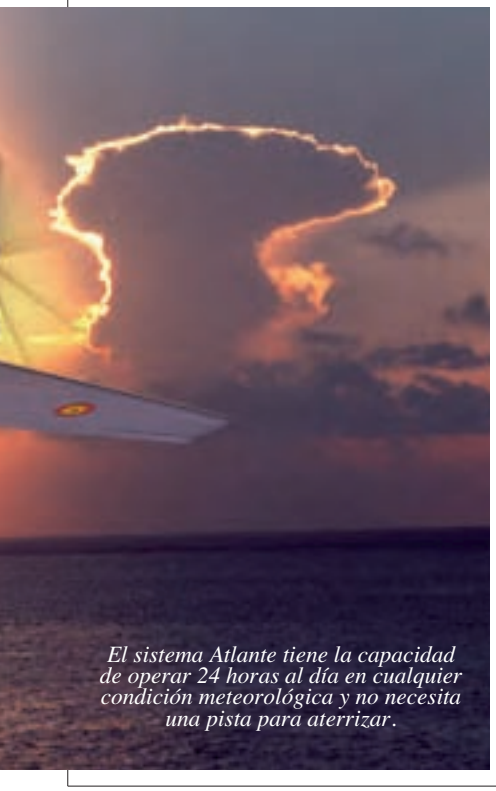
EL TALARION VE CON INCERTIDUMBRE SU FUTURO

Durante el año 2010 el programa se suspendió debido a la crisis económica, que trajo como consecuencia una reducción del presupuesto de defensa en los tres países promotores del proyecto, Alemania, Francia y España. La activación de la economía alemana ha-

ce pensar actualmente a EADS en la posibilidad de relanzarlo en el 2011.

EADS considera prioritario el lanzar el programa si se quiere asegurar que la tecnología de UAV se mantenga en Europa, poniendo en duda que esto se consiga si las naciones europeas se centran exclusivamente en desarrollar demostradores de vehículos de combate no tripulados en detrimento de desarrollar sistemas de vigilancia básicos. El Talarion, según la compañía, no es un demostrador sino el desarrollo de un producto prácticamente industrializado, que permitiría hacer las cosas paso a paso. Su idea es que si las naciones no pueden gestionar tecnología básica, difícilmente podrán abordar el paso siguiente correspondiente a los aviones de combate no tripulados.

Sin embargo, el nuevo riesgo es la alianza militar suscrita recientemente entre Gran Bretaña y Francia, donde figura la puesta en marcha de un nuevo avión no tripulado que podría desbancar al Talarion. Frente a esto, EADS considera un riesgo enorme mantener dos programas paralelos en Europa y aconseja unir esfuerzos, significándose, debido a su experiencia en el Eurohawk y en la fase de definición y reducción de riesgos del Talarión, como la alternativa más fiable para liderar un futuro consorcio.



El sistema Atlante tiene la capacidad de operar 24 horas al día en cualquier condición meteorológica y no necesita una pista para aterrizar.

España no cuenta con asignación económica en los presupuestos del 2011 para relanzar su participación en el programa, lo que implicaría para la empresa española otras fuentes de financiación. Según los acuerdos del grupo, España debería albergar el centro de excelencia en UAV de EADS, lo que aportaría grandes ventajas en el futuro para nuestro sector industrial de alta tecnología.

Propulsado por dos motores reactores con una envergadura de ala de 28 metros y volando a altitudes de 50.000 pies, el Talarion ha sido diseñado para conseguir los futuros requerimientos ISTAR europeos. La compañía espera el desarrollo y producción de quince sistemas con un coste aproximado de 3.000 a 3.500 millones de euros.

EL ATLANTE, UNA INICIATIVA ESPAÑOLA EN EL CAMPO DE LOS UAV

Acrónimo de Avión Táctico de Largo Alcance No Tripulado Español, el programa ATLANTE responde a los requerimientos manifestados hace más de tres años por el Ejército de Tierra español.

El objetivo es disponer de una avanzada plataforma capaz de tener efectos multiplicadores sobre la protección de las tropas, mediante la vigilancia, el reconocimiento de territorios hostiles y la obtención de inteligencia en Zonas de Operaciones

El Atlante es un sistema constituido por cuatro o más vehículos aéreos no tripulados, una estación de control terrestre, un terminal de datos en tierra, un transporte, una unidad de lanzamiento y recuperación, un terminal de video remoto y una unidad de mantenimiento. El sistema tiene la capacidad de operar 24 horas al día en cualquier condición meteorológica y no necesita una pista para aterrizar, aunque tiene incorporado un tren de aterrizaje. Una característica especial de este sistema es tener dos modos de operación: El primero es despegando y aterrizando desde una pista y el segundo utilizando un lanzador para el despegue y un paracaídas para el aterrizaje.

Los datos que se conocen apuntan a que el ATLANTE albergaría 60 kilos de carga útil, ordenador de misión, equipo de grabación de datos, comunicaciones tácticas, sistemas láser, sensores electro-ópticos e infrarrojos giro-estabilizados, cámaras de televisión, e incluso un radar de apertura sintética, contaría con un radio de acción en torno a los 220 kilómetros y una autonomía de 10 horas a 12.000 pies de altura.

El proyecto ATLANTE ha sido incluido en el Plan Estratégico Nacional del Sector Aeronáutico 2007-2012 del Ministerio de Industria español. El Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial (CDTI) apoya este proyecto cuyo contratista principal es EADS Cassidian en España, teniendo como subcontratistas numerosas empresas españolas como Indra, GMV y Aries.

EL PREDATOR FINALIZA CON ÉXITO LAS PRUEBAS DE SU NUEVO RADAR

General Atomics Aeronautics Systems (GA-ASI) ha finalizado recientemente las pruebas en vuelo del nuevo radar avanzado multicanal de Lynx (AMR). Este sensor combina las funciones de un radar de apertura sintética y de indicador de blancos en movimiento.

GA-ASI planea continuar el desarrollo del software del Lynx AMR durante el resto de este año para mejorar sus capacidades existentes y poder ofrecerlo a principios del próximo año como opción a integrar en el Predator

El Predator B tiene una envergadura de ala de 66 pies (20 m), una longitud de fuselaje de 36 pies (11 m) y un peso de 10.000 lb (4536 Kg), vuela a una altitud de 50.000 pies (4536 kg) y tiene una autonomía superior a las 30 horas.

General Atomics Aeronautical Systems Inc (GA-ASI) líder en la fabricación de sistemas aéreos no tripulados, radares de reconocimiento táctico y sistemas de vigilancia ha conseguido el hito industrial de que sus sistemas UAS Predator hayan alcanzado el millón de horas de vuelo, lo que implica la realización de unas ochenta mil misiones, de las que más de un ochenta y cinco por ciento han sido en operaciones. ■

EL SEADA EN LOS CURSILLOS DE SUPERVIVENCIA EN MONTAÑA INVERNAL

El Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA) se ha incorporado, en el presente año, al grupo de unidades que aportan el cuadro de instructores de los cursillos de supervivencia en montaña invernal que, organizados y coordinados por la Dirección de Asistencia al Personal del MAPER, vienen impartiéndose en el Acuartelamiento Aéreo de Navacerrada.

El Escuadrón destacó por primera vez un equipo de instructores en la 9ª semana (15-19 marzo) y, posteriormente, volvió a hacerlo en la 13ª semana (12-16 abril), última de la temporada 2010. En ambas ocasiones el desarrollo de los cursillos fue muy satisfactorio.

LA ESCUADRILLA DE HONORES REALIZA EL IZADO ORDINARIO EN LA PLAZA DEL DESCUBRIMIENTO

El 17 de marzo, a las 12:00, una sección de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA) rindió los honores correspondientes de ordenanza en el izado ordinario de la Enseña Nacional, en la madrileña Plaza del Descubrimiento.

Este acto, de carácter mensual, se realiza el tercer miércoles de cada mes de manera rotatoria entre los tres Ejércitos y la Guardia Civil, según la directiva del jefe del Estado Mayor de la Defensa número 01/04.

Así mismo los meses de mayo, junio y diciembre se realiza un izado extraordinario coincidiendo con el patrono de Madrid, la onomástica de Su Majestad y el día de la Constitución.

PRÁCTICAS DE LA POLICÍA LOCAL DE GRANADA EN LA BASE AÉREA DE ARMILLA Y ALA 78

Durante los días 17, 18 y 22 de marzo la Policía Local de Granada ha realizado su primer curso, de intervención básica, para unidades y grupos de apoyo a las patrullas de barrio (GAPB) en las instalaciones de la Base Aérea de Armilla y Ala 78.

Este curso constaba de una serie de prácticas operativas cuyos contenidos impartidos fueron los siguientes:

– Formaciones y despliegues: formación en línea; formación en columna; formación en cuña; barreras y uso de los vehículos y llegada al lugar del conflicto.

– Voces de mando en orden público y uso del material antidisturbios: Casco en transporte, protección…; escudo en transporte, protección, guardia alta, media, baja y uso de la defensa.

– Uso y manejo de las armas del sistema 'pepperball', de dotación para estas unidades: conocimiento del sistema y de las condiciones de utilización; primeros auxilios y descontaminación; marco legal y prácticas de tiro.

– Ejercicios prácticos: tiro con armas sistema 'pepperball'; simulaciones de situaciones reales de alteración del orden público por una masa descontrolada; entrada a inmuebles y desalojo de edificios.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL JEMA ASISTE A LOS ACTOS CONMEMORATIVOS DEL 80º ANIVERSARIO DE LA FUERZA AÉREA DE CHILE

Invitado por el comandante en jefe de la Fuerza Aérea de Chile, general del Aire Ricardo Ortega Perrier, el JEMA realizó una visita oficial a Chile. Entre las actividades programadas estaba la participación en los distintos eventos que la Fuerza Aérea de Chile organizó con motivo del 80 aniversario de su creación. Como consecuencia del terrible terremoto acaecido recientemente en el país, la Fuerza Aérea de Chile no ha podido celebrar con todo el esplendor su aniversario, pero se han mantenido diversos actos conmemorativos.

El 19 de marzo por la mañana, presidido por el presidente de la República, se llevó a cabo el acto formal de la conmemoración del 80 aniversario, donde estuvo presente el JEMA. Ese mismo día por la noche, en una ceremonia social, el JEMA fue condecorado con la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico de Chile junto a otras autoridades internacionales.

Dentro del programa de actos, esta previsto que el JEMA participe en la inauguración de la Feria Internacional del Aire y del Espacio (FIDAE-2010).

LA ESCUADRILLA DE HONORES DEL EJÉRCITO DEL AIRE REALIZA LAS MANIOBRAS PICO 02-03/10

Durante las semanas del 22 al 26 de marzo y del 5 al 9 de abril, la segunda y tercera sección de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA) llevaron a cabo los ejercicios Pico 02 y Pico 03 de este año para la capacitación de todo el personal de la misma en ambiente invernal.

Estas maniobras se han realizado en las inmediaciones del Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 12 (EVA 12) y alrededores de Espinosa de los Monteros, en la provincia de Burgos. En las mismas, la EDHEA ha practicado principalmente la vida y movimiento en montaña, así como el combate en ambiente invernal.

Es de agradecer nuevamente la excelente colaboración y apoyo prestado por el personal del EVA 12 y por el Ayuntamiento de Espinosa de los Monteros.

CLAUSURA DEL IV CURSO DE RECURSOS HUMANOS PARA SUBOFICIALES DEL EA

Entre el 22 de febrero y 23 de marzo se ha impartido en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) el IV Curso de Recursos Humanos al que han asistido 21 suboficiales del Ejército del Aire.

El acto de clausura fue presidido por el general de brigada Santiago Guillén Sánchez, subdirector de Gestión de Personal, al que acompañaron el coronel director de la ESTAER Joaquín C. Carrasco Martín y el teniente coronel jefe de Estudios Domingo Udina Capistrós.

Tras la entrega de diplomas el director de la ESTAER dirigió una breve alocución en la que agradeció al general su presencia y felicitó a los alumnos por haber superado el curso de forma satisfactoria.

A continuación el general Guillén, agradeció a la escuela el esfuerzo que realiza y se dirigió a los alumnos resaltando la importancia de la gestión de los recursos humanos, del proceso de desarrollo normativo en que estamos inmersos desde la publicación de la ley 39/07 de la Carrera Militar, mencionando la relevancia del avance que suponen las herramientas de gestión (SIABOD Y SIPERDEF) y remarcando que será necesario mantener actualizados los conocimientos adquiridos, para ser puntos de apoyo en las unidades y contribuir a mejorar la gestión de personal en el Ejército de Aire.

VISITA DEL XI CURSO DE ESTADO MAYOR A LA EMACOT

El XI curso de Estado Mayor de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas (fase específica Aire) visitó la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) el 24 de marzo. Los concurrentes del curso, tenientes coroneles y comandantes miembros del Ejército del Aire y de las Fuerzas Aéreas de otras cinco naciones, asistieron a una presentación de la Escuela por parte del coronel director, quien dio a conocer su misión, organización, personal y medios. Posteriormente se visitaron los simuladores de defensa aérea y de guerra electrónica, así como algunos de los laboratorios y maquetas en dotación y los alojamientos de alumnos de formación de la EMACOT.

VISITA DEL GENERAL DE BRIGADA JEFE DE LA DIVISIÓN DE OPERACIONES DEL ESTADO MAYOR DEL EJÉRCITO DE TIERRA AL CESAEROB

El 24 de marzo el general de brigada jefe de la División de Operaciones del Estado Mayor del Ejército de Tierra, Fernando Alejandre Martínez, visitó el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación.

Fue recibido por el coronel jefe del CESAEROB, Manuel Luis Fonseca Urbano, quien tras darle la bienvenida le expuso una detallada perspectiva de la unidad, destacando aspectos sobre la operatividad como unidad productora de Inteligencia de Imágenes. Asimismo, explicó algunos proyectos de futuro relativos al Sistema Pleiades.

Finalizada la exposición, el general de brigada realizó un recorrido por las áreas de misión, producción y explotación, mostrándole trabajos realizados en el centro, resultado de la explotación de imágenes procedentes de sensores embarcados en Satélites Helios de Observación de la Tierra.

DESPEDIDA DEL PERSONAL CIVIL Y MILITAR EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El viernes 26 de marzo tuvo lugar en la Academia General del Aire, un acto en el que se despidió al personal civil y militar que ha pasado en el último año a la situación de reserva, retiro o cambio de destino.

El acto se inició con un izado de bandera en el que participaron oficiales, suboficiales, tropa y alumnos de este centro de formación, que junto al personal despedido y condecorado, formaron durante el acto y la posterior lectura de una Real Ordenanza.

Una vez finalizado el izado, se inició un desfile en el que participó activamente el Escuadrón de Alumnos.

Por último, las fuerzas se trasladaron a la plaza de armas, donde tuvo lugar el acto en el que se entregaron obsequios a los despedidos por retiro, pase a la reserva o cambio de destino, para continuar con la entrega de los cuadros de honor a los alumnos que se han hecho acreedores de esta distinción a lo largo de este trimestre. Finalmente se entregaron diferentes condecoraciones al personal civil y militar de la Academia, al tiempo que el coronel director impartió una alocución en la que agradeció al personal homenajeado, su esfuerzo y dedicación durante su estancia en la Academia General del Aire, al tiempo que animó a los alumnos que recibieron las distinciones y a personal condecorado a continuar con la línea de esfuerzo y excelencia que han mostrado.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE LA EDHEA A LA COMPAGNIA D´ONORE DE LA AERONAUTICA MILITARE

Los días 5, 6 y 7 de abril una delegación de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA) formada por el capitán, dos sargentos primeros, un cabo 1º y un cabo realizaron una visita a Italia invitados por su homónima, la Compagnia D'onore de la Aeronautica Militare.

Durante la misma se llevó a cabo un intercambio de experiencias y modelos de trabajo, haciendo especial hincapié en la rendición de honores militares, así mismo, se visitó los diversos lugares donde esta Compañía realiza los honores ceremoniales, como el Palazzo del Quirinale, sede del presidente de la República, el monumento al Soldado Desconocido, el Senado y la Cámara de Diputados.

Finalmente fueron recibidos por el general jefe del Comando Aeronautica Militare di Roma (COMAER), teniente general Martinelli, el cual agradeció la visita, y expresó su deseo de devolverla.

LOS ALUMNOS DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE VISITAN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

El 14 de abril tuvo lugar una visita de alumnos de la Academia General del Aire (AGA) a la Academia Básica del Aire (ABA).

A su llegada fueron recibidos por el coronel director de la Academia, Pablo José Castillo Bretón, quién hizo la presentación sobre la enseñanza que se imparte a los futuros suboficiales.

Posteriormente, los alumnos de la escala de oficiales visitaron los diferentes departamentos de la Academia, para seguidamente asistir al acto de exaltación de virtudes militares que mensualmente realiza este centro.

VISITA DE OFICIALES ALUMNOS PSICÓLOGOS A LA EMACOT

El 14 de abril un grupo de alféreces alumnos psicólogos de Cuerpos Comunes visitaron la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) entre las prácticas formativas dirigidas a conocer la acción de la psicología militar en el Ejército del Aire.

Recibidos por el coronel director y tras visitar el Simulador de Defensa Aérea y el Laboratorio de Comunicaciones Digitales, el oficial psicólogo de la Escuela les expuso las distintas acciones relacionadas con la psicología que se llevan a cabo con el fin de mejorar la operatividad del Ejército del Aire desde un doble ámbito: Gabinete de Psicología y de Orientación Educativa. Como Gabinete de Psicología, desempeña sus cometidos en el ámbito de todas las unidades encuadradas en la Base Aérea de Cuatro Vientos. Como Gabinete de Orientación Educativa, ejerce su función en la EMACOT en lo referente a implementar y coordinar acciones que den solución al reto didáctico que la tecnificada formación impartida por la Escuela presenta para profesores y alumnos. Para ello se establece un plan de acción tutorial y se efectúan, entre otras actividades, mejoras en las técnicas de estudio y un seguimiento puntual de los alumnos.

De esta manera la visita sirvió para dar a conocer la labor de la Psicología Militar simultáneamente en el ámbito de unidades del Ejército del Aire y en un centro docente como son la Base Aérea de Cuatro Vientos y la EMACOT.

VISITA DEL GJMAGEN A TALAVERA

El 22 de abril de tuvo lugar, en la Base Aérea de Talavera la Real, la visita del jefe del Mando Aéreo General, teniente general Fernando Lens Astray. El GJMAGEN fue recibido en la plataforma de aeronaves por el coronel jefe de la Base, Domingo Porras Antiller. A continuación le fueron rendidos los honores de ordenanza por una Escuadrilla compuesta por la Escuadra Gastadores, el Estandarte de la Unidad y una Escuadrilla de tropa.

La jornada se inició en la sala de briefing del Grupo de Estudios y FF.AA. con una exposición, a cargo del jefe de la unidad, sobre la situación actual de la Base Aérea, el desarrollo de la fase de caza y ataque y la modernización del avión F-5.

Después del briefing, el teniente general Fernando Lens Astray y acompañantes visitaron el edificio de FF.AA., el simulador de vuelo, un avión F-5 en exposición estática, el hangar de mantenimiento y el taller de motores. Seguidamente se realizó un recorrido por otras instalaciones de la base visitando las áreas de apoyo, de recreo y ocio, deportivas y comedor general.

Tras la firma protocolaria, en el libro de honor de la Unidad, del general jefe del MAGEN en su primera visita oficial a la Base Aérea de Talavera la Real y Ala 23, se dio por finalizada la misma, emprendiendo viaje de regreso a Madrid.

LA PATRULLA ÁGUILA RECIBE LA MEDALLA DE ORO DE LA HERMANDAD DE SAN CRISTÓBAL DE LA VEGA BAJA

El 25 de abril tuvo lugar en los Salones "Brindis" de la cercana localidad de Catral, la entrega de la Medalla de Oro de la Hermandad de San Cristóbal de la Vega Baja a la Patrulla Águila. Al acto asistieron los miembros de la mencionada patrulla, acompañados por el teniente coronel jefe del Grupo de Fuerzas Aéreas de la Academia General del Aire, Antonio Sánchez Flores. Además, también asistieron numerosas autoridades civiles y militares, entre las que se encontraban el coronel jefe de la Escuela de Infantería de Marina de Cartagena, Carlos Rey Vich, el alcalde de Catral, Aurelio David Albero, y los tenientes alcalde de los municipios de Torrevieja y Orihuela.

Los actos comenzaron con una procesión por las calles de Orihuela en la que miembros de la hermandad portaron a hombros al santo patrón, San Cristóbal, desde la sede de la Hermandad hasta la cercana ermita de Correntías. En la procesión, también participaron un grupo de veteranos de diferentes nacionalidades portando estandartes y banderas de sus nacionalidades. Acto seguido tuvo lugar una emotiva misa, en esta ocasión, dedicada especialmente a los miembros de la asociación que han fallecido a lo largo de este último año, tras la cual, tuvo lugar la tradicional romería en la que participaron un centenar de vehículos de los miembros de la asociación, acompañados por otros de diferentes unidades de la Unidad Militar de Emergencias, el Mando de Operaciones Especiales e Infantería de Marina.

Finalmente se celebró la comida, en la que como ya hemos mencionado, se procedió a la entrega de la Medalla de Oro de la Hermandad, de manos de su Presidente, Antonio Marín Andrés y del Alcalde de Catral, Aurelio David Albero, a la Patrulla Acrobática del Ejército del Aire, la Patrulla Águila.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

ACTO DE EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES, ENTREGA DE CONDECORACIONES Y DESPEDIDA DE LA BANDERA DEL PERSONAL QUE HA PASADO A LA RESERVA, EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 30 de abril se celebró en la Base Aérea de Zaragoza, bajo la presidencia del general jefe de Movilidad Aérea del Mando Aéreo de Combate, Francisco Javier Montes de Undabeytia, un acto militar de exaltación de las virtudes militares, entrega de condecoraciones a personal militar y civil de las unidades ubicadas en la base, así como la despedida ante la Bandera de España del personal que ha pasado a la situación de reserva.

Para dicho acto se constituyó una Escuadrilla de Honores formada por: Estandarte del Ala 15, Escuadra de Gastadores de la Policía Aérea de la Agrupación Base, una Sección de Alumnos de la ETESDA, una Sección del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y una Sección integrada por personal de las distintas unidades ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza.

En el acto, se comentó el artículo 41 de las RR.OO. para las Fuerzas Armadas, referente al reconocimiento al militar retirado, dado que a dicho acto asistió invitado personal de la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil de Zaragoza.

Posteriormente, se procedió a la entrega de condecoraciones, de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, del Merito Aeronáutico y a la Constancia en el Servicio del personal de las distintas unidades ubicadas en la Base, así como de las Medallas al Mérito de la Real Hermandad de Veteranos.

A continuación, el personal de la Base que ha pasado a la reserva procedió a despedirse de la Bandera de España en un sencillo y emotivo acto, durante el cual se leyó una pequeña reseña sobre su vida militar, entregándoseles un obsequio en recuerdo de este día.

Por último, se llevo a cabo el tradicional desfile militar a cargo de las fuerzas participantes en el acto.

VISITA DEL SUBDIRECTOR DE GESTIÓN DE PERSONAL A LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El 6 de mayo tuvo lugar, en la Base Aérea de Talavera la Real, la visita del subdirector de Gestión de Personal, general de brigada Santiago Guillén Sánchez. Dicha visita está encuadrada en el programa de inspecciones del régimen de personal y de las condiciones de vida en el Ejército del Aire para el año 2010. El general Guillén y acompañantes fueron recibidos por el coronel jefe de la base Domingo Porras Antiller y una comisión de la unidad.

La jornada se inició en la sala de briefing del Grupo de Estudios y FF.AA. con una exposición, a cargo del jefe de la unidad, sobre la situación actual de la Base Aérea, principalmente en lo concerniente a temas de personal e instalaciones.

Durante la jornada, el subdirector de Gestión de Personal compartió un desayuno con personal de la unidad durante el cual departió con oficiales, suboficiales y tropa y respondió a las preguntas que le formularon y que representaban las inquietudes profesionales de los militares destinados en la unidad.

Seguidamente la comitiva inició un recorrido por diferentes instalaciones de la Base. Visitaron la zona deportiva, gimnasio, cafetería, biblioteca, sala de ocio, OFAP, BYAS, pabellón de suboficiales, pabellones de tropa, cocina y comedores.

Como punto final de la visita tuvo lugar una comida de despedida en el pabellón de oficiales, donde, el general Guillén y acompañantes recibieron unos recuerdos de manos del coronel.

JORNADA DE CONFRATERNIZACIÓN EN LA BASE AÉREA DE TALAVERA LA REAL

El 18 de mayo tuvo lugar, en la Base Aérea de Talavera la Real, una jornada de confraternización con los medios de comunicación locales.

Asistieron representantes de medios de prensa, radio y televisión y fueron recibidos por el jefe de la Base Aérea, coronel Domingo Porras Antiller y una comisión de la unidad.

La jornada se inició con una presentación, a cargo del coronel, con el objeto de mostrar a los asistentes los diferentes aspectos de la unidad (formación de pilotos de combate, estructura orgánica, misiones, personal, material F-5 ...). También se les informó de la exposición de fotografía aérea y material F-5 que la unidad celebrará, con motivo del 40º Aniversario del F-5 y del "Día de las Fuerzas Armadas", durante el mes de mayo, en la ciudad de Badajoz.

Seguidamente medios de comunicación y comisionados realizaron un recorrido por diferentes instalaciones de la base, visitando el simulador de vuelo, un avión F-5 en exposición estática, el hangar de mantenimiento y el taller de motores. Finalmente se ofreció a los asistentes una copa de vino de despedida.

FASE PRÁCTICA DEL CURSO DE MECÁNICO DE MANTENIMIENTO DE AVIÓN PARA PERSONAL DE LA GUARDIA CIVIL

Del 22 de mayo al 2 de julio ha tenido lugar en el GRUEMA la fase práctica del curso de mecánico de mantenimiento de avión para personal de la Guardia Civil.

El curso estaba estructurado en tres fases, una inicial a celebrar en la Academia Básica del Aire de León entre los días 1 de septiembre de 2009 y 21 de mayo de 2010, de marcado contenido teórico; una segunda fase práctica celebrada en el GRUEMA y una fase final, de nuevo en la ABA entre los días 3 y 8 de julio. A su finalización, los concurrentes obtuvieron la titulación de mecánico de mantenimiento de avión.

A esta fase práctica han concurrido un total de 20 guardias civiles que durante seis semanas se han familiarizado con el entorno aeronáutico, han atendido a los aviones en los diferentes aspectos y servicios que demandan, han conocido los talleres, la documentación técnica y han acompañado en la rersolución de averías a los mecánicos del GRUEMA.

La Guardia Civil dispone de dos CN-235 serie 300, por lo que las prácticas de mantenimiento se llevaron a cabo en los CN-235 (T.19B) del GRUEMA.

Como colofón al curso, se llevaron a cabo unas jornadas de mantenimiento en el Ala 37 aprovechándose la presencia de uno de los CN-235 de la Guardia Civil en dicha unidad para labores de mantenimiento programado.

EMILIO GARCÍA HERRERA
Teniente Coronel de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

52 PEREGRINACIÓN MILITAR INTERNACIONAL A LOURDES

Del día 21 al 24 de mayo se ha desarrollado la Peregrinación Militar Internacional a Lourdes que este año ha cumplido la 52 edición. Han participado 33 países y un destacamento de la KFOR, con un total de 12.800 inscripciones de peregrinos militares. El grupo español lo constituían 240 personas, de ellas 130 eran militares de los tres Ejércitos y la Guardia Civil, el resto lo constituían familias, personal jubilado y en la reserva y personal civil del Ministerio de Defensa. Los jóvenes han constituido una Agrupación Militar de peregrinos que ha tenido un tiempo de preparación previa de dos días y medio en el CENAD de San Gregorio de Zaragoza, a cargo de un equipo de Capellanes. Este año la representación oficial la tenía el Ejército de Tierra.

La peregrinación comenzó oficialmente el día 21 de mayo, a las 7'45 con una Misa en la Basílica del Pilar de Zaragoza, después de la cual se ofreció un ramo de flores a Nuestra Señora del Pilar, y el general que presidía el Grupo, Vicente Díaz de Villegas, dirigió una oración a la Virgen en nombre de todos, implorando ayuda y protección para todo el personal de las FAS.

Se continuó viaje, rumbo a Lourdes, donde la tarde del mismo día se tenían dos celebraciones internacionales: el acto de apertura y la acogida de las Delegaciones, y una celebración de la Reconciliación, para terminar con una Vigilia de Oración. El sábado por la mañana estaba dedicado a los actos nacionales. Los españoles tuvimos una Misa, el Vía Crucis y la "fotografía oficial". Por la tarde los encuentros eran internacionales: procesión del Santísimo y bendición de los enfermos, y procesión Mariana de las antorchas que congregó a 45.000 personas. El domingo 23 de mayo, el centro celebrativo fue la Misa Internacional, y el "Au Revoir" acto oficial de despedida. Los españoles por la tarde nos juntamos para rezar el rosario y ofrecerle a la Virgen un gran cirio en nombre de todas las FAS y Guardia Civil. La Peregrinación se clausuraba el lunes 24 con una Misa en la Gruta de las apariciones del Grupo español. Seguidamente iniciamos el regreso a España.

"La Señal de la Cruz, signo de Vida" ha sido el tema de esta Peregrinación. El ambiente que se ha respirado estos días en Lourdes ha sido de comunión fraternal entre los miembros militares de todos los países allí presentes. Oración, convivencia, desfiles, actos internacionales, actos nacionales se han ido sucediendo de una forma veloz, en un ambiente festivo y de profunda vivencia espiritual que ha hecho mucho bien a todos los participantes y que constituirá un recuerdo imborrable para los que han estado allí.

FRANCISCO OLIVARES SIMÓN
Capellán Castrense

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE GANADOR ABSOLUTO DE LOS III CAMPEONATOS INTERACADEMIAS DE SUBOFICALES

Durante la semana del 24 al 28 de mayo, la Academia Básica del Aire ha acogido 130 alumnos representantes de la Academia General Básica de Suboficiales del Ejército de Tierra y de la Escuela de Suboficiales de la Armada, que junto con los de la Academia Básica del Ejército del Aire se han dado cita por primera vez en León, con motivo del III Campeonato de Academias Militares de Suboficiales.

La ceremonia de Inauguración presidida por el coronel director de la Academia, Pablo José Castillo Bretón, tuvo lugar el lunes 24 de mayo y marcó el punto de inicio de los campeonatos.

A lo largo de la semana los participantes han tenido la oportunidad de demostrar su preparación en disciplinas tales como baloncesto, tenis, futbol sala, voleibol, tiro, orientación, natación, atletismo y triatlón; actividades deportivas que buscan fomentar el espíritu deportivo y de competición, así como la camaradería y cordialidad entre los tres ejércitos.

La Academia Básica del Aire, después de una semana de competición, se proclamó ganador absoluto, de acuerdo al siguiente medallero:

	ABA	ESUBO	AGBS
Oro	17	3	7
Plata	11	4	12
Bronce	8	10	9

El 28 de mayo y presidido por el Subdirector de Gestión de Personal del Ejército del Aire, Santiago Guillén Sánchez se desarrolló el Acto de Clausura del III Campeonato, contando con la asistencia de diversas Autoridades Militares y Civiles de la provincia de León.

40 AÑOS DESPUES, LA 1ª PROMOCIÓN DE FORMACIÓN PROFESIONAL VISITA LA EMACOT

El 26 de mayo ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT), la visita de la 1ª Promoción de Formación Profesional de Electricidad y Electrónica, que cursaron sus estudios en la antigua Escuela de Transmisiones (hoy EMACOT), de septiembre de 1967 a julio de 1970.

A su llegada fueron recibidos por el coronel Pedro Armero Segura, director de la Escuela, acompañado del teniente coronel subdirector jefe de Estudios, capitán jefe del Órgano Auxiliar de Dirección y suboficial mayor de la Escuela.

Seguidamente, en el salón de actos de la EMACOT, el coronel director hizo una breve presentación de la Escuela, en la que dio a conocer su misión, organización, personal y medios, pasando seguidamente a visitar los simuladores, laboratorios e instalaciones más representativos de la EMACOT, entre ellos los Simuladores de Defensa Aérea y de Guerra Electrónica y los Laboratorios de Fibra Optica y Telefonía IP, Laboratorios de MW y de Conmutación Digital, y Escuadrillas de Alumnos.

Cuarenta años después volvían a la Escuela la mayoria de aquellos alumnos que finalizaron sus estudios de formación profesional en 1970 para completar una jornada de convivencia con momentos muy emotivos por el reencuentro de antiguos compañeros.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

SANIDAD MILITAR DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL 7º CONGRESO NACIONAL DE LA ENFERMERÍA

Durante los días 26 al 28 de mayo de celebró en San Fernando el 7º Congreso Nacional de Enfermería de la Defensa, al cual asistieron como parte del Comité de Honor el general médico director de Sanidad del Ejército del Aire Luis Callol Sánchez y el teniente coronel enfermero jefe de Enfermería de la Dirección de Sanidad del Ejército del Aire, Benjamín Aznar Jarque.

El comandante enfermero Antonio M Gómez Jaén, de la Base Aérea de Morón de la Frontera, presentó la comunicación "Gestiones del despliegue sanitario en Djibouti".

El capitán enfermero Francisco M. Martínez Parra, de la Dirección de Sanidad del Ejército del Aire, presentó la comunicación "Evaluación de un programa formativo premisión para enfermería Militar".

El capitán enfermero Antonio Gómez Molina, de la Base Aérea de Albacete, presentó la comunicación "Valoración de la resistencia cardíaca al esfuerzo en militares de una Base Aérea española, con diferentes niveles de actividad física".

La capitán enfermera Susana Rodríguez González de la Base Aérea de Albacete, junto a otros, presentó el poster ¿Varía la función pulmonar en militares destinados en una Base Aérea con diferentes niveles de actividad física?

El capitán enfermero Eusebio G. Navarrete Pérez del Centro Médico del MACAN, presentó el póster "Protocolos de reconocimientos médicos específicos en las FAS (actividades subacuáticas y con responsabilidad en el vuelo o apoyo al vuelo).

EJERCICIO "EXINTPOL 10"

Entre los días 31 de mayo y 4 de junio, se ha celebrado en el Destacamento de Los Alcázares la segunda edición del ejercicio de adiestramiento avanzado para unidades de Policía Aérea del Ejército del Aire "EXINTPOL-10".

La finalidad del ejercicio ha sido impulsar la implantación del concepto de Protección de la Fuerza recogido en la IG 00-3, en lo relativo a la capacidad de seguridad, simulando las restantes capacidades de defensa activa, defensa pasiva y recuperación. El ejercicio también perseguía verificar el empleo por los participantes de los procedimientos policiales incluidos en el manual de "Orientaciones para las Unidades de Policía Aérea", confeccionado por la Dirección de Seguridad y Protección de la Fuerza.

El "EXINTPOL 10" se ha desarrollado bajo la supervisión de personal de la Dirección de Seguridad y Protección de la Fuerza (DSPF), con el apoyo de instructores de la ETESDA, y de personal de las Bases Aéreas de Albacete y Morón, EZAPAC y EADA.

Los objetivos perseguidos en el ejercicio eran: adiestrar a los participantes en la elaboración de Planes de Seguridad y Defensa, practicar y evaluar los procedimientos comunes de actuación en el área de capacidad de FP "Seguridad", evaluar la interoperabilidad entre unidades de Policía Aérea y analizar las capacidades y necesidades de una unidad de Policía Aérea en el área de capacidad de FP "Seguridad".

El ejercicio se ha ambientado en una base aérea ficticia, que requería ser reforzada con una agrupación táctica policial debido al aumento del estado de alerta en la zona como consecuencia de las amenazas que se iban generando. El refuerzo consistió en seis equipos operativos de nivel pelotón, cada uno de ellos con un oficial, dos suboficiales y seis MPTMs.

Tras la generación de la crisis, comenzó la actuación del personal de policía aérea durante 36 horas de actividad ininterrumpida, en las que hubieron de afrontar más de 34 incidentes de seguridad, entre los que se incluyeron: reacción a intrusiones no autorizadas, actuación ante IED en el interior de la base, gestión y actuación ante alarmas en dependencias, escolta de personal VIP y reacción ante atentados a dicho personal, control de manifestaciones violentas, amenazas telefónicas, perturbación de la red de comunicaciones del servicio de seguridad, desaparición de armamento, ataque terrorista a la base con morteros, etc.

Durante el ejercicio se activó un puesto de Mando y Control de Protección de la Fuerza, desde el que se evaluaban las respuestas a los incidentes: análisis, inteligencia, recursos a utilizar, procedimientos de actuación a seguir, y mando y control.

El EXINTPOL es actualmente el único ejercicio del Ejército del Aire diseñado para evaluar el empleo por las policías aéreas de procedimientos policiales comunes, recogidos en el manual de "Orientaciones para las Unidades de Policía Aérea" de la DSPF.

RECEPCIÓN HANGAR DESPLEGABLE EN LA BASE AÉREA DE MATACÁN

El 16 de junio tuvo lugar la entrega de un hangar desplegable a la Base Aérea de Matacán. La jornada la protagonizó un C-16 (Eurofighter) del Ala 11 que se desplazó hasta Matacán para dar más realce al evento. Asistieron, así mismo, representantes de las empresas EADS/CASA y ARPA así como el general jefe de la Dirección de Sistemas Jesús Martín del Moral.

Este hangar es similar a los ya instalados en la Base Aérea de Morón disponiendo del equipamiento necesario para un funcionamiento autónomo. No obstante, este hangar será utilizado por el Grupo de Material del GRUEMA para la realización de labores de mantenimiento en sus aviones de dotación, el E.25 y el T.19, en tanto en cuanto no sea utilizado para despliegues por otras unidades.

El montaje e instalación del hangar comenzó a principios del mes de mayo y en apenas mes y medio se finalizaron los trabajos.

Emilio García Herrera
Teniente coronel de Aviación

FINALIZA CON ÉXITO EL PRIMER CURSO DE FORMACIÓN BÁSICA EN EMERGENCIAS

18 de junio, 11.30 de la mañana, plaza de armas de la Base Aérea de Armilla. 36 miembros de Protección Civil de Granada evacúan a todo el personal del edificio del Grupo de Apoyo.

Con este simulacro finalizaba el curso que durante una semana especialistas de la Base han impartido a 36 alumnos de Protección Civil que los municipios granadinos de Los Ogíjares, Armilla, Las Gabias, La Malaha y Pulianas han querido que se formaran con nuestro personal en materias de actuación ante emergencias.

A lo largo de cinco días han asistido a las clases teórico-prácticas, con varios miembros del personal de la Base como profesores, en las que han mejorado sus competencias en áreas como primeros auxilios, rescate y salvamento, contraincendios, transmisiones, orientación y evacuación de edificios.

El director del Curso, brigada Antonio Peso Jiménez, y los profesores nombrados al efecto han sido capaces de instruir a los voluntarios en los protocolos de actuación en emergencias, consiguiendo de manera satisfactoria los objetivos del curso que no eran otros que los de desarrollar los conocimientos, procedimientos y actitudes necesarias para el desempeño de la labor como voluntarios.

Al final de la última jornada se celebró un acto de clausura del curso, presidido por el coronel jefe de la Base Aérea de Armilla y Ala 78, Ángel Valcárcel Rodríguez, en el que los alumnos recibieron un diploma acreditativo en reconocimiento al esfuerzo y buenos resultados obtenidos, siendo testigos de ello los alcaldes de sus respectivas localidades, invitados a tan emotivo acto.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL 2º JEFE DE LA INTELIGENCIA MILITAR DE RUMANÍA AL CENTRO DE SISTEMAS AEROESPACIALES DE OBSERVACIÓN

El 24 de junio el Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación (CESAEROB) recibió la visita del 2º jefe de la Inteligencia Militar de Rumania, encabezada por el 2º jefe de la Inteligencia Militar de Rumanía, general de brigada Adriean Parlog, al que acompañaba el agregado de Defensa de Rumanía en España, coronel Victor Voicu. A dicha delegación se unieron el capitán de navío José Manuel Buesa Rojo, jefe de la Sección de Imágenes del CIFAS y tres oficiales destinados en el citado centro.

A su llegada a la unidad, los componentes de la delegación y el personal del CIFAS fueron recibidos por el coronel jefe del CESAROB, Manuel Luis Fonseca Urbano, acompañado de los jefes del Grupo Operativo, Escuadrón Técnico y de Apoyo y de la Secretaría General.

En la sala briefing de la unidad, el coronel jefe del CESAEROB, les dio la bienvenida y expuso a grandes rasgos una amplia perspectiva de la unidad, destacando diversos aspectos sobre la operatividad de la misma, como Unidad de Inteligencia de Imágenes. Una vez concluida la exposición, se inició un recorrido por distintos elementos orgánicos del centro donde les fueron mostrados varios productos, resultado de la explotación de imágenes procedentes de sensores embarcados en satélites.

Una vez concluido el recorrido, el jefe de la Delegación firmó en el libro de honor de la Unidad, dando así por finalizada la visita a este centro.

TOMA DE POSESIÓN DEL CORONEL DIRECTOR DE LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE SEGURIDAD, DEFENSA Y APOYO (ETESDA)

El 30 de junio, en la Plaza de Armas de la Escuela de Técnicas de Seguridad y Defensa de Zaragoza, tuvo lugar el acto de toma de posesión del coronel Juan Carlos Martín Torrijos como director de dicha Escuela. Dicho acto fue presidido por el general jefe de la Agrupación del Cuartel General del Aire, general de división Ángel Moreno Josa y contó con la presencia del almirante asesor del AJEMA José Mª Treviño Ruiz y jefes de las diferentes unidades ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza.

Tras la incorporación de la Bandera a la formación, el coronel director saliente, Jaime Sempere Ramón, quien ha desempeñado el cargo durante dos años, pasó revista a la Escuadrilla de Honores. Dicha escuadrilla estuvo compuesta por escuadra de gastadores, banda y música de la Academia General Militar del Ejército de Tierra y tres secciones, correspondientes a ETESDA, EADA y Agrupación Base Aérea de Zaragoza. Tras rendir honores y dar novedades al general Moreno Josa, quien pasó revista a la fuerza, se procedió a iniciar el emotivo acto de relevo en el que el coronel Martín Torrijos juró su cargo. A continuación, se procedió a interpretar el himno del Ejército del Aire y realizar el acto de homenaje a los caídos. Una vez que la bandera hubo abandonado su puesto en formación, la fuerza procedió al punto de inicio del desfile, desfile que fue presidido por el almirante Treviño Ruiz. El acto finalizó con el correspondiente vino español.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

50º ANIVERSARIO DE LA CAÍDA Y RESCATE DE UN AVIÓN US NAVY EN EL PICÓN DE SIERRA NEVADA

Durante los días 1 al 7 de septiembre, el pueblo de Jérez del Marquesado (Granada), asentado en la comarca del Zenete, conmemoró el 50ª aniversario de la caída y rescate de un avión de la US Navy.

El Ala 78 participó en los actos conmemorativos con una exposición de material aeronáutico y de rescate SAR, así como con una amplia colección de fotografías que recogían imágenes de la infraestructura, sistemas de armas y componente humano de la B.A. de Armilla. La jornada del día 6 se dedicó al Ejército del Aire, teniendo lugar sendas conferencias sobre el "SAR-Técnicas de Rescate" y "100 años de la Aviación en Granada". Como colofón se realizó un simulacro de rescate efectuado por un helicóptero HE-24 Sikorsky S-76 de dotación en el Ala 78.

Como acto principal, el día 2, con asistencia del embajador de los Estados Unidos de Norteamérica en España, así como autoridades civiles y militares provinciales y mandos y de la US Navy destinados en la B.A. de Rota. Por el Ejército del Aire asistió el coronel jefe del Ala núm 78 y Base Aérea de Armilla Ángel Valcárcel Rodríguez.

Los hechos ocurrieron el día 8 de marzo de 1960, cuando en una oscura y gélida tarde y noche de ventisca, un avión DC4 de la US Navy cayó en el Picón de Sierra Nevada próximo a dicha localidad. El avión procedía de Nápoles y se dirigía a la Base Aeronaval de Rota con un grupo de marines norteamericanos. La suerte y pericia del piloto, así como por las intensas nevadas caídas días antes, que amortiguaron el golpe, hicieron que el avión aterrizara y sufriera importantes daños, pero sin sufrir víctimas mortales. Gentes del pueblo de Jérez del Marquesado a pesar de las malas condiciones climatológicas reinantes y en un excelso acto de solidaridad acudieron al rescate de los heridos.

CONMEMORACIÓN DEL 29 ANIVERSARIO DE LA XXXIII PROMOCIÓN DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE EN LA B. A. DE MATACÁN

Cerca de 50 componentes de la XXXIII Promoción de oficiales de la Academia General del Aire, acompañados de sus familiares, celebraron en la B. A. de Matacán durante los días 3, 4 y 5 de septiembre el 29 aniversario de la promoción,.

Durante estos tres días, en los que reinaron el compañerismo, amistad y camaradería, los ya no tan jóvenes componentes, recordaron vivencias, experiencias y anécdotas, disfrutando así mismo de placenteros paseos por la hospitalaria, monumental y sabia ciudad de Salamanca, de recepciones oficiales en el Ayuntamiento de Salamanca y en la Subdelegación de Gobierno de Salamanca y de actividades de ocio y confraternidad, cuyo broche de oro fue un emotivo y sencillo acto de recuerdo a los compañeros de Promoción fallecidos.

Una vez más la Palma Llana se sintió honrada y correspondida por acoger en sus instalaciones a tan ilustres visitantes.

Francisco Mesa Domenech
Coronel de Aviación

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Néstor de la Orden Bueno

EJERCICIO TORMENTA 2010

Durante el mes de septiembre tuvo lugar en el Polígono de Tiro de las Bardenas Reales uno de los ejercicios más importantes que realiza el Ejército del Aire, y posiblemente el más importante en la modalidad de Aire-Suelo. Entre los días 6 y 9 de dicho mes, se celebró el ejercicio Tormenta 2010, siendo la Base Aérea de Zaragoza el punto en el cual todas las unidades de caza desplegaron sus aviones y personal

El Tormenta es un ejercicio de tiro real, que se celebra anualmente, y en el cual se utiliza una muestra del armamento real aire-suelo que el Ejército del Aire tiene en su dotación. Usando las mismas técnicas que se usarían en caso de conflicto, para comprobar tanto el grado de entrenamiento de las tripulaciones, como el de eficiencia de las armas y el de entrenamiento de los armeros.

Néstor de la Orden Bueno

Este año la filosofía general del ejercicio estuvo enfocada a trabajar con los mismos procedimientos que se utilizarían, en caso necesario, en Afganistán. Para ello se utilizó intensamente a una figura muy importante en los nuevos conflictos, como son los FAC (Forward Air Controler – Controlador Aéreo Avanzado) encargados de garantizar que los ataques impacten en los blancos previstos y evitando cualquier tipo de daño colateral. Para lo cual se prepararon misiones normales que se usarían en esa zona, con salidas de aviones por parejas, algunas de ellas controladas por los FAC y en las cuales también iluminaban las bombas guiadas láser.

La participación de este año corrió a cargo de las Alas 12, 15 y 46 con sus F-18 y del Ala 14 con sus F-1, además del EADA y EZAPAC. También destacar la asistencia del CLAEX (Centro Logístico de Armamento y Experimentación), encargados de verificar todos los procesos de trabajo tanto en los aviones como en el armamento utilizado. Y por último otra de las unidades participantes fue el Ala 35, haciendo ejercicios de infiltración y exfiltración de unidades de zapadores, incluso este año se realizaron vuelos de abastecimiento para el personal infiltrado en el polígono, lanzándoles víveres y una serie de pertrechos en el propio polígono.

Dado que en este ejercicio lo más destacable es el trabajo con el armamento real, se busca la utilización de una amplia gama de distintas bombas de caída libre como son las MK-82, BRPS-250, BR-250F, BR-500 y bombas guiadas láser GBU-16. También se utilizó armamento de prácticas en las primeras misiones para la acomodación de las tripulaciones con bombetas BE-11 y para las misiones nocturnas se utilizaron las LGTR (Laser Guided Training Round). En los aviones también se busca la utilización de una amplia gama de lanzadores para comprobar el correcto funcionamiento en cualquier configuración que pueda utilizar el avión, haciendo lanzamientos desde los propios pilones del avión como en el caso del EF-18 o desde lanzadores múltiples como en el caso de los F-1 con sus TER (Triple Ejector Rack) y el soporte múltiple central CLB-4.

Todas las misiones realizadas por los aviones fueron del tipo aire-suelo haciendo mucho hincapié en los procedimientos habituales CAS (Close Air Support - Apoyo Aéreo Cercano) que utilizan los FAC, y dado que el ejercicio estaba organizado como una

Néstor de la Orden Bueno

Néstor de la Orden Bueno

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Agrupación Aérea Táctica cada una de las Alas normalmente utilizaba su propio armamento asignado en dotación, pero además algunas de ellas tenían su propio rol aparte del ataque a objetivos. El Ala 12, con su pod de reconocimiento táctico RECCELITE era la encargada de realizar fotografías e interpretar los resultados de los ataques, para en caso necesario cambiar la asignación de blancos para la siguiente misión. Por otra parte el Ala 14 también tenía un rol específico, que era el de la guerra electrónica, mediante la utilización de su pod Syrel, realizando el levantamiento OBE (Orden de Batalla Electrónico) de la zona, para poder definir en cada momento los radares que pudieran defender el teatro de operaciones. De ello se encargaba el EADA, ya que desplegó en el polígono el sistema Spada 2000 y misiles Mistral, con lo que el Ala 14 realizaba el reconocimiento electrónico localizando el lugar donde estaban emplazados los sensores, tipos de radares, frecuencias utilizadas, modos de trabajo, para en un caso hipotético, transferir todos esos datos para un posible ataque con misiles antirradar HARM. También se simulaban enganches a los aviones que soltaban las bombas, reaccionando a las amenazas presentadas por MANPADs (Man-Portable Air-Defense System), por misiles infrarrojos o por un Spada.

Los zapadores también tuvieron su importancia en el ejercicio, ya que realizaron infiltraciones en el polígono para usar sus sistemas de iluminación láser GLTD (Ground Laser Target Designator) guiando el armamento de precisión GBU-16 lanzado, sobre todo, por los Mirage F-1, ya que estos aviones carecen del pod designador de blancos, realizando los procedimientos CAS y los procedimientos particulares de iluminación desde tierra. Sin embargo los EF-18 dotados con sus pods LITENING pudieron realizar esta función autónomamente. Cabría mencionar también a los F-18 del Ala 46, estos aviones disponen del designador de blancos LINCE pudiendo iluminar sus objetivos ellos mismos, incluso realizaron alguna misión con procedimientos del tipo "Budy Lasing" que consiste en la iluminación láser del armamento de un avión a otro.

El ejercicio Tormenta supone para los pilotos recordar todos los procedimientos y realizar los vuelos que se hacen normalmente, o bien con el avión limpio, o con la programación de armamento simulado, o con armamento simulado tipo bombetas, por hacerlo con bombas reales y ello conlleva un repaso de los procedimientos mucho más minucioso, un estudio de las bombas a utilizar, un profundo estudio de la envolvente de vuelo para asegurar evitar la envolvente de fragmentación de las bombas, y el mover el avión con el peso y la resistencia que tienen las bombas reales en comparación con el armamento de prácticas.

Néstor de la Orden Bueno

Néstor de la Orden Bueno

Néstor de la Orden Bueno

Néstor de la Orden Bueno

Para los armeros el trabajo con bombas reales va desde el montado de la bomba en el polvorín, el traslado de la misma, la colocación y cableado en los aviones, la comprobación de su funcionamiento y la comprobación de las espoletas. Para ello se hace un muestreo de los lotes, tanto de las bombas, como de las espoletas, como del cableado. Para comprobar después su operatividad optima, se lleva a cabo un estudio de cómo han funcionado cada uno de los distintos elementos, para investigar si ha salido algún lote defectuoso, o si alguno que esté cerca de su límite de vida pueda ser considerado

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

apto o no y estudiar un aumento de su vida útil.

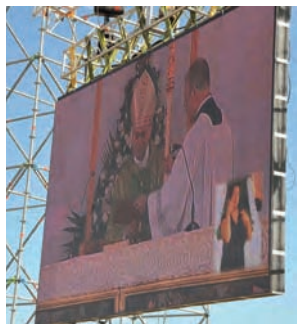
Pero en el Tormenta no sólo son importantes dos figuras como los pilotos y los armeros, por el hecho de ser un ejercicio de armamento real, sino que también detrás hay un amplio contingente de más de 250 personas que gracias a su esfuerzo es posible la realización de tan amplio ejercicio. Van, desde los mecánicos que tienen que garantizar un número de salidas de aviones, hasta el personal de apoyo para planeamiento realizando la preparación de las misiones para poder volcar todos esos datos en el avión. Como la célula de inteligencia compuesta por un representante de cada Ala que analizan las fotografías que reciben, tanto del Ala 12 con su pod RECCELITE, como de la unidad de zapadores con sus mini UAV Raben-B "Cuervo", para la relocalización de objetivos, evaluación de los resultados, realizando un análisis para enviarlo al OCE (Officer Conducting the Exercise - Dirección del Ejercicio) en el MACOM. Este año otra de las particularidades en las que se ha hecho mucho hincapié es seguir exactamente la misma cadena de mando que se hace en una operación real, para lo que había un director de la agrupación aérea táctica desplegado en Zaragoza, haciendo una serie de informes y por la cadena estándar se mandaba al MACOM, donde se decidían los cambios de la programación que pudiera haber o los cambios de objetivos, o cambios de horarios, diferentes aviones, incluso cambio de armamento. Se aprobarían esos cambios, de nuevo bajaría por la cadena de mando y se realizarían esos cambios en las misiones.

NÉSTOR DE LA ORDEN BUENO

BEATIFICACIÓN DE FRAY LEOPOLDO EN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

El 12 de septiembre tuvo lugar en la Base Aérea de Armilla la ceremonia de Beatificación de Fray Leopoldo de Alpandeire, un humilde hermano capuchino nacido en 1864 en Alpandeire (Málaga), que recorrió durante 50 años las calles de Granada y pueblos aledaños pidiendo limosna de puerta en puerta. El ya hoy beato Fray Leopoldo es universalmente aceptado y conocido por su generosidad hacia los necesitados y goza de una gran devoción y del cariño de quien, con independencia de cualquier credo o condición social, conoce su obra.

El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire José Jiménez Ruiz, acompañado por el arzobispo castrense de España Juan del Río Martín y el coronel jefe de la Base Aérea Ángel Valcárcel Rodríguez, recibió en la plaza de armas en su calidad de anfitrión a más de un centenar de autoridades civiles, militares y religiosas que no quisieron faltar a tan señalado acontecimiento, en especial para las provincias de Granada y Málaga.



La ceremonia comenzó puntualmente a las 10:00 horas con el canto del Ave María de Franz Schubert, interpretada con toda solemnidad por la cantante Rosa López, natural de Armilla. Estuvo presidida por el prefecto de la Congregación para las Causas de los Santos y arzobispo titular de Sila Angelo Amato, y concelebrada por el arzobispo de Granada Javier Martínez, el vicepostulador de la Causa Fray Alfonso Ramírez, el cardenal arzobispo emérito de Sevilla Carlos Amigo Vallejo, el arzobispo guatemalteco de Santa Rosa de Lima Bernabé Sagastune, así como numerosos arzobispos y obispos de toda España, entre ellos el que fuera también arzobispo de esta Diócesis Antonio Cañizares. Asistieron también un gran número de hermanos capuchinos procedentes de todo el mundo, representados por el ministro general de la Orden Capuchina Mauro Jöhri.

El fuerte calor reinante, el hecho de que se emitiera en su totalidad por diversas cadenas de televisión y un cierto rechazo por la petición de donativos para sufragar gastos, fueron posibles causas de que el número de asistentes fuera menor que el previsto por la organización. Pese a todo, el acto fue extraordinariamente celebrado por la sociedad como así quedó recogido en todos los medios de comunicación.

Fue a finales del pasado mes de noviembre cuando la Base Aérea de Armilla tuvo conocimiento del proceso de beatificación de Fray Leopoldo. El arzobispo de Granada se dirigió al coronel de la base para comunicarle la decisión de celebrar el acto en Granada y la conveniencia de realizarlo en la base aérea, por haberse llegado a la conclu-

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

sión de que era la única instalación en la que se podía congregar con todas las garantías de seguridad y atención pública a un número estimado de 300.000 personas, muchos de avanzada edad o con algún tipo de limitación física.

Tras recibirse la correspondiente autorización de Defensa, se creó una Comisión que, coliderada por la Curia y la Orden Capuchina, integrara a representantes de organismos y entidades necesarios para cubrir las áreas en que se organizó el evento: seguridad y trafico, servicios de emergencia y atención sanitaria, infraestructura, liturgia y servicio de Orden, comunicación, protocolo, voluntariado, escenografía, catering y servicios de atención ciudadana. Desde entonces la Base Aérea de Armilla fue apoyando a esta organización en todo aquello que se le fue solicitando, con la lógica limitación de no afectar por ello al normal desarrollo de todas y cada una de las actividades que le son propias.

Entre todos los organismos y empresas implicadas se estableció una completa y detallada hoja de ruta con un calendario pormenorizado de todas y cada una de las actuaciones que precisaban la preparación y celebración del evento, que se extendió hasta las 24:00 horas del día 14 con la retirada completa de materiales aportados y la limpieza integral de todas las superficies utilizadas.

Se diseñó un recinto especial con capacidad superior a las 300.000 personas que contó con un escenario de 1.800 metros cuadrados, numerosas torres de iluminación y un sistema de sonido de 380.000 vatios de potencia, 6 pantallas de video gigantes de alta resolución, 20 unidades frigoríficas móviles para servicio de catering y 1.200 wáteres químicos. Se dispusieron de hasta 125.000 sillas, cuya reserva anticipada podía hacerse a través de una web creada al efecto, distribuidas en "cuarteles" de 10.000 plazas atendidos por 600 voluntarios, con áreas preferentes para autoridades y minusválidos.

Se prepararon varias rutas alternativas de llegada por carretera para acceder a la base y se marcaron rutas a pie, especialmente recomendadas para los vecinos de las localidades más próximas. Para permitir la mayor fluidez de tráfico se abrieron seis puertas de acceso para vehículos y otras cuatro para peatones. Se habilitaron tres grandes superficies con capacidad para aparcar hasta 5.000 autobuses y 18.000 turismos. Igualmente se dispusieron lanzaderas para trasladar a las personas que por edad o salud lo precisaran ya que, por rigurosa política de respeto con el medioambiente, estas superficies tuvieron que estar alejadas entre 300 y 1.200 metros del recinto.

A fin de garantizar la seguridad y el bienestar de los asistentes al evento, se estableció en el marco del Plan Territorial de Emergencias de la Delegación de la Junta de Andalucía, un Operativo de Emergencias con medios y efectivos de las tres administraciones del Estado.

El Jefe de la Comandancia de la Guardia Civil de Granada, coronel José Manuel Díez Cubelos, asumió, además del ordenamiento y control de tráfico, la dirección de todos los aspectos relacionados con la seguridad y el orden público. Los medios de la Comandancia se reforzaron con el Servicio Cinológico de Explosivos y dos unidades de la Agrupación Rural de Seguridad (ARS). Contó también con la colaboración de efectivos de Policía Nacional, Policía Autonómica y Policías Locales de Granada y de los cinco municipios en que está emplazada la Base.

La atención sanitaria fue organizada con medios y efectivos de la Delegación Provincial de Salud, Instituto de Medicina Legal de la Delegación de Gobierno, Empresa Pública de Emergencia Sanitaria (EPES) de la Consejería de Salud de la Junta de Andalucía, Grupo de Emergencias de Andalucía (GREA 112), Servicio Andaluz de Salud (061), Cruz Roja Española y Ejército del Aire. A su vez, la atención ciudadana fue principalmente prestada por la inestimable ayuda de cerca de 700 efectivos de Agrupaciones de Voluntarios de Protección Civil.

Ante la diversidad de organismos y agencias intervinientes en el operativo de emergencias, se puso especial atención en adecuar dos salas de la Base Aérea para constituir un robusto y eficaz Centro de Coordinación Operativa Integrado (CECOPI) con técnicos de comunicaciones del Servicio de Protección Civil y del GREA., que fue extraordinariamente dirigido por Manuel Navajas Trujillo, jefe del Servicio de Protección Civil de la Delegación del Gobierno en Granada.

Próximamente se podrá acceder a través de la red al making-off y a la visita virtual del evento que está siendo elaborada por la organización. Algunas fotografías han sido aportadas por el Diario Ideal de Granada.

l JEMA recibe al alcalde de Granada y señora.

El JEMA junto al arzobispo castrense, el cardenal emérito de Sevilla, el arzobispo de Granada, el prefecto de la Congregación para la causa de los Santos, el vicepostulador de la causa de beatificación de Fray Leopoldo y el Vicario General.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

CLAUSURA DEL IV CURSO BÁSICO DE PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES EN EL ACAR TABLADA

Entre los días 13 al 17 de septiembre, se ha llevado a cabo, en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada, un curso básico de prevención de riesgos laborales, en su cuarta edición, publicado en BOD Nº 80 de 27 de abril de 2010, y al que han asistido un total de 21 personas.

El curso, de 30 horas de duración e incluido en los planes de formación del personal civil al servicio del Ministerio de Defensa, ha sido organizado por la Subdirección General de Personal Civil, en colaboración con la Subdelegación de Defensa en Sevilla y el propio Acuartelamiento Aéreo de Tablada. El objetivo del curso ha sido proporcionar a los trabajadores la formación necesaria para el desempeño de las funciones propias de la actividad preventiva de nivel básico, teniendo en cuenta la actividad a la que se dedica la empresa.

Clausuró el curso el coronel jefe del ACAR Tablada, Juan Miguel González Antequera, quien dirigió unas palabras a los asistentes e invitados, explicando la importancia y necesidad de aplicar los conocimientos adquiridos en el mismo, y expresando igualmente su agradecimiento y el de la Institución al coordinador del curso, José Luis Peñarrubia Rodríguez, y a los profesores José Antonio Ambrosiani Fernández, José Ignacio García Romanillos y Gerardo Torres Guerau, todos ellos integrantes del Servicio de Prevención de la Subdelegación de Defensa en Sevilla.

JURA DE BANDERA EN LA ETESDA DE ASPIRANTES A RESERVISTA VOLUNTARIO, CATEGORÍA TROPA

El 17 de septiembre tuvo lugar en la Escuela de Técnicas de Seguridad Defensa y Apoyo, el acto de juramento o promesa ante la bandera de 66 aspirantes a reservista voluntario (ARV), categoría de tropa. Dicho acto fue presidido por el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza Francisco Molina Miñana y contó con la presencia de familiares y amigos de los aspirantes. También prestaron juramento o promesa ante la bandera dos ciudadanos españoles que así lo habían solicitado, dándose la circunstancia de que uno de ellos era familiar de un ARV.

Tras la lectura, realizada por el coronel director de la ETESDA Juan Carlos Martín Torrijos de la fórmula de toma de juramento o promesa, los ARV, pasaron de "a uno" besando el Estandarte de la Escuela; a continuación el coronel dedicó una emotiva alocución a los presentes en la que resaltó el significado del juramento o promesa que acababan de efectuar y el compromiso con ello contraído por los ARV. Así mismo señaló la importancia y el simbolismo de la unión entre sociedad y Fuerzas Armadas, representada por los reservistas presentes. También dedicó unas palabras al cuadro de instructores, a los que señaló como ejemplo para los reservistas en su trayectoria en la siguiente fase de formación y en posibles futuras activaciones.

Finalizado el acto de juramento o promesa, familiares y ARV pudieron disfrutar con una exhibición de los perros entrenados por la unidad cinológica de la ETESDA

Formación de los aspirantes a reservista voluntario

Los nuevos soldados reservistas han permanecido en la Escuela durante un periodo de dos semanas, recibiendo la formación general militar básica dirigida a su integración en las Fuerzas Armadas. Pese al breve periodo de formación disponible, han podido asimilar las implicaciones que acarrea esta nueva responsabilidad, gracias a una formación que ha sido fruto de un intenso plan de instrucción teórico y práctico, en el que han adquirido los diferentes conocimientos que son necesarios para el desempeño de su labor como futuros soldados del Ejército del Aire: instrucción militar, reales ordenanzas, tiro...

Después de este periodo de formación, cada aspirante queda a la espera de realizar la fase de especialización en las unidades del Ejército del Aire donde prestarán servicio en sus respectivas activaciones.

Exposición estática aviones TLP.

JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS EN LA BASE AÉREA DE ALBACETE

El 18 de septiembre, tuvo lugar en la Base Aérea de Albacete una jornada de puertas abiertas, con motivo del III centenario de la confirmación de la feria de Albacete, con una asistencia de público de aproximadamente 20.000 personas.

La jornada incluía una exposición estática de un C-14 M y muestra de armamento del mismo, dos C-14 con acceso a la cabina, un C-101 de la Patrulla Águila del AGA, un motor con cartel explicativo, maniquí con equipo completo de vuelo, paracaídas desplegado, kit de supervivencia desplegado, balsa salvavidas, medios de seguridad (policía aérea), con la participación de la MAESAL con un C-101 y diversas maquetas, además de los aviones de los distintos países que se encuentran realizando el curso de vuelo del TPL en esta base aérea.

Entrega de la bandera de AB. por la alcaldesa de Albacete al coronel.

Se realizó una demostración de perros policía, una exhibición aérea por parte del avión C-14 de la Unidad y una exhibición en la que tomó parte la Patrulla Acrobática Paracaidista del Ejército del Aire (PAPEA) de Alcantarilla.

Exhibición PAPEA con bandera de Albacete.

Exposición estática C-14M.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

RENOVACIÓN DEL JURAMENTO A LA BANDERA DE LOS COMPONENTES DE LAS XI Y XII PROMOCIONES DE LA MAU EN GETAFE

El 19 de septiembre, tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe un acto castrense con motivo de la renovación del juramento a la Bandera por el 50º aniversario de los componentes de las Promociones XI y XII de la Milicia Aérea Universitaria (M.A.U.). El acto estuvo presidido por el general jefe del Sistema de Mando y Control Miguel Moreno Álvarez, quién recibió novedades del coronel jefe del Ala 35 y de la Base Aérea de Getafe Javier Carramiñana Bustillo. Asimismo, durante la emotiva ceremonia, aquellos familiares de los componentes de la M.A.U. que lo solicitaron tuvieron la oportunidad de besar el Estandarte del Ala 35 como muestra de su amor a España.

El acto militar finalizó con el desfile de los componentes de la formación compuesta por Escuadra de Gastadores, Banda de Música del MAGEN y Escuadrilla del Ala 35 a la que siguieron dos secciones formadas por personal de la M.A.U.

Por último, se ofreció una copa de vino español en la S.A.T.A. de la Base Aérea de Getafe, en el que se brindó por su Majestad el Rey.

LA FUNDACIÓN CÍRCULO DE TECNOLOGÍAS PARA LA DEFENSA Y LA SEGURIDAD VISITA LA ABA

El 21 de septiembre la Academia Básica recibió la visita de la Fundación Círculo de Tecnologías para la Defensa y la Seguridad coincidiendo con la celebración de las jornadas sobre Tecnologías de Defensa y Seguridad en Castilla y León. La fundación está constituida como lugar de encuentro para el intercambio de información entre todas las personas y entidades relacionadas con el sector de las Tecnologías para la Defensa y la Seguridad.

Encabezados por Marisol Martínez Tirado, directora general de la Fundación; Tomás Fernández Aragües, general de división jefe de CIS de la JCISAT e Ignacio Azqueta Ortiz general de brigada Subdirector General de Coordinación y Planes del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA), fueron recibidos en la sala de juntas de dirección por el coronel director de la Academia, Pablo José Castillo Bretón, quién les hizo una breve presentación sobre la historia y misiones de este centro.

Foto de grupo con un T-6.

Presentación de la academia a cargo del coronel director.

Seguidamente Jesús Gonzalo de Grado profesor de la Escuela de Ingeniería Aeronáutica de la Universidad de León les explicó los nuevos proyectos que INSA está llevando a cabo en colaboración con la Universidad de León sobre los sistemas aéreos no tripulados (SAV).

Tras la visita a la Academia, se trasladaron a la Base Conde de Gazola, sede del Mando de Artillería de Campaña, donde finalizó su jornada en León.

MARCHA GRUSEC PEGUERINOS-CUELGAMUROS

El 23 de septiembre tuvo lugar en el término municipal de Peguerinos y Navas del Marqués, en la provincia de Ávila, la marcha de endurecimiento planeada por la Escuadrilla de Honores del Grupo de Seguridad del Cuartel General del Aire. El personal del GRUSEG realizó un recorrido de 20 km por la sierra de Guadarrama, partiendo desde el centro de Peguerinos hasta el refugio de la Naranjera, regresando a lo largo del embalse de La Aceña y finalizando el ejercicio en la Presa de dicho embalse.

El Grupo de Seguridad, y en particular su Escuadrilla de Honores, agradecen a las autoridades civiles de la zona la colaboración prestada para el correcto y normal desarrollo del ejercicio.

LA PATRULLA ASPA EN LA "FESTA AL CEL"

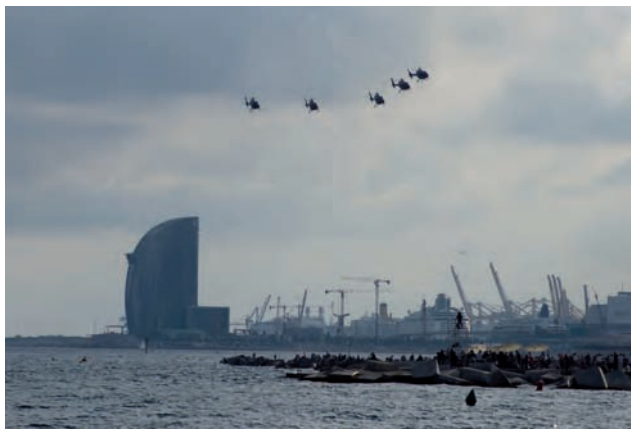
En la conmemoración del centenario del primer vuelo a motor en Cataluña y la del primer festival aéreo en España, la patrulla Aspa participó en la XIX edición de la "Festa al Cel".

Con la presencia de más de 70 aeronaves procedentes de todo el mundo utilizando como escenario las playas de Bogatell, Mar Bella y Nova Mar Bella.

El jueves 30 de septiembre a las 13:12 tomaba la patrulla en el aeropuerto de Sabadell. El viernes se celebro una cena cóctel en el hotel donde nos encontrábamos alojados aprovechando la ocasión para entregar un obsequio a una de nuestras patrullas hermanas, la "Patrulla Águila". Esta velada sirvió para compartir impresiones con el resto de participantes.

La exhibición del sábado y domingo, se dedicó la participación a Alejandro Maclean que falleció trágicamente el pasado 17 de agosto, cuando su avión se precipitaba contra el suelo, mientras realizaba sus ejercicios de entrenamiento en Casarrubios del monte, Toledo. Fue capitán del equipo de vuelo acrobático español y actualmente único representante español en la Red Bull Air Race. Voló con la Patrulla Aspa en la pasada edición de la Red Bull Air Race en Barcelona y para él fue el más sincero recuerdo.

Para la Patrulla Aspa ha sido un privilegio participar en un festival aéreo referente no solo en España, sino también a nivel internacional y que el año pasado recibió el prestigioso premio nacional de festivales aéreos.



Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

DESPEDIDA DE PERSONAL DE LA ESCUADRILLA DE HONORES DEL EJÉRCITO DEL AIRE DESTACADO A KABUL

El 30 de septiembre a las 18:00 horas, en la Base Aérea de Torrejón de Ardoz, una comisión de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA) despidió a seis de sus componentes que partían hacia la ciudad de Kabúl (Afganistán), como la 3ª rotación de esta Escuadrilla que desarrolla esta misión.

A dicha despedida asistió el coronel jefe del Grupo de Seguridad de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire (ACGEA), José Miguel Jiménez García, acompañado por el suboficial mayor y cabo mayor de la unidad.

Al mando de la misión C.P.T. (Close Protectión Team) asignada a la EDHEA irá el sargento Juan Manuel Rubial Arias, acompañado por otros cinco componentes; el cabo 1º Valiente, el soldado Marinero, el soldado García de las Hijas, el soldado Lajo y la soldado Flores.

RELEVO DE MANDO EN EL GRUPO DE CIRCULACIÓN AÉREA OPERATIVA (GRUCAO)

El 1 de octubre tuvo lugar en la Base Aérea de Torrejón el acto de relevo de mando de la Jefatura del Grupo de Circulación Aérea Operativa (GRUCAO), tomando posesión de la misma el teniente coronel Alfonso Romero Arriaza, bajo la presidencia del general jefe del Sistema de Mando y Control Miguel Moreno Álvarez.

Al acto asistió el general jefe de la Base Aérea de Torrejón Pedro José Abad Gimeno, los jefes de UCO y suboficiales mayores ubicados en la B.A. de Torrejón, una representación del Centro de Control de Tránsito Aéreo ACC Madrid, el personal del GRUCAO, así como personal comisionado del Sistema de Mando y Control, del Grupo Central de Mando y Control y de la ECAO Madrid.

Una vez dada lectura a la fórmula reglamentaria de toma de posesión y tras realizarse el Juramento correspondiente, la presidencia finalizó el acto con unas breves palabras sobre el historial militar del nuevo jefe.

TOMA DE POSESIÓN DE LA JEFATURA DEL ESCUADRÓN DE VIGILANCIA AÉREA NÚM.13 Y ACUARTELAMIENTO AÉREO DE SIERRA ESPUÑA

El 30 de septiembre tuvo lugar en el Acuartelamiento Aéreo de Sierra Espuña y Escuadrón de Vigilancia Aérea núm. 13 el acto de toma de posesión del Mando de la citada unidad por parte del comandante José Vicente Royo Delgado. El general jefe del Sistema de Mando y Control Miguel Moreno Álvarez presidió los actos e impuso las condecoraciones otorgadas al personal de la unidad. El comandante saliente, Juan José Arbolí Nevot, como más antiguo de los condecorados dirigió unas palabras de agradecimiento a todos los presentes en el acto, y aprovechó para animar a todos los miembros del Escuadrón a continuar en la misma línea de trabajo.

Al acto asistieron autoridades militares, miembros de los Cuerpos de Seguridad del Estado, autoridades civiles de corporaciones locales y de la región de Murcia , así como familiares y amigos que quisieron con su presencia arropar al nuevo jefe en esta andadura y como broche de oro a una larga carrera profesional.

El general Moreno expresó sus mejores deseos al nuevo jefe y departió con el personal invitado al acto en el posterior desayuno que se sirvió en las instalaciones de la unidad.

X CAMPEONATO DE LA UNIÓN EUROPEA DE PARACAIDISTAS

Organizado por la Federación de Veteranos Paracaidistas de Chipre tuvo lugar en Nicosia, del 4 al 7 de octubre en el aeródromo de Lakatameia, la realización del X Campeonato de la Unión Europea de Paracaidistas, con la participación de equipos pertenecientes a Alemania, Bélgica, Chipre, España, Francia, Grecia, Italia, Polonia y Portugal.

El equipo español, perteneciente a la Federación Nacional de Veteranos Paracaidistas de Murcia, estaba compuesto por el brigada Juan Matanzas, sargentos primeros Juan Ruano y Carlos Hurtado así como el cabo primero José Lago, todos ellos destinados en la Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada" como profesores.

Podium de equipos: 1º Italia, 2º España y 3º Hungría.

El equipo español quedó clasificado en segundo lugar, por detrás de Italia, en la clasificación por equipos. En la clasificación individual el equipo español obtuvo el primer puesto con el cabo primero José Lago, quedando relegados al noveno, décimo y duodécimo el resto de los integrantes del equipo español, respectivamente.

La ceremonia de clausura, presidida por el ministro de Defensa chipriota, tuvo lugar en las instalaciones de las Fuerzas Especiales de Chipre en Stavrovouni.

TOMA DE POSESIÓN EN LA JEFATURA DE MOVILIDAD AÉREA DE ZARAGOZA

El salón de actos de la Jefatura de Movilidad Aérea, del Mando Aéreo de Combate en Zaragoza, fue marco, el 6 de octubre, de la toma de posesión del general de división Eduardo Gil Rosella, como jefe de la misma.

La Jefatura de Movilidad Aérea creada en el año 2004, desarrolla la gestión de transporte aéreo para el despliegue, operación, sostenimiento y repliegue de las unidades del Ejército del Aire, así como el del resto de unidades y diversos destacamentos de las Fuerzas Armadas, además de gestionar el transporte aéreo militar de ayuda humanitaria que con ocasión de catástrofes naturales o de otra índole, se lleva a cabo en cualquier parte del mundo.

El acto fue presidido por el general jefe del Sistema de Mando y Control, general de división Miguel Moreno Álvarez. Acompañaron al mismo autoridades militares, familiares y personal de la Jefatura de Movilidad Aérea.

Dentro de la secuencia del acto, el general Gil Rosella pronunció una alocución a los asistentes, en la que agradeció al jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y a los miembros del Consejo Superior Aeronáutico, su nombramiento como jefe de Movilidad Aérea, además de afirmar que trabajará con ilusión y constancia para mantener un dispositivo eficaz, que asegure la capacidad de despliegue y proyección de las Fuerzas Armadas, y al mismo tiempo, representar dignamente al Ejército del Aire ante la sociedad aragonesa a la que nos sentimos tan unidos.

Para finalizar el acto el general jefe del Sistema de Mando y Control dirigió unas palabras de felicitación a todo el personal destinado en la Jefatura de Movilidad Aérea por su excelente labor callada y continua, y al general Gil Rosella por su nuevo destino.

Acto seguido se ofreció un vino de honor brindando por su Majestad el Rey.

TOMA DE POSESIÓN DEL SEADA

El 6 de octubre, en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada y presidido por el general adjunto al GJMACOM, general de brigada Jose Maria Maestre Rodriguez, ha tenido lugar el acto de toma de posesion de la jefatura del Segundo Escuadron de Apoyo al Despliegue Aéreo por parte del teniente coronel Jose Ignacio Moreno Garcia-Figueras.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA AL ALA 11 DEL XLIX CURSO MONOGRÁFICO DE LA ESCUELA DE ALTOS ESTUDIOS DE LA DEFENSA

El 7 de octubre realizaron una visita a esta unidad los alumnos del XLIX curso monográfico de la Escuela de Altos Estudios de la Defensa. El motivo fue conocer la misión y funcionamiento del Ala 11, así como sus sistemas de armas.

Tras ser recibidos por el coronel jefe del Ala 11, y los jefes de grupo, se trasladaron a la sala de conferencias del Edificio "ASTA" donde el coronel Fernández hizo una presentación para dar a conocer las particularidades de la base y la unidad en general. A continuación iniciaron una visita por el simulador EF-2000 donde es entrenado todo el personal que trabaja directamente en el avión C.16. También visitaron el Banco de pruebas del motor EJ-200, el taller de motores y taller de electrónica, posteriormente se trasladaron a la plataforma de aviones donde tuvieron ocasión de presenciar una exposición estática del avión C.16, además de comprobar las cualidades en vuelo del Eurofighter.

Concluido el recorrido, se dirigieron al pabellón de oficiales donde, tras la firma en el libro de honor de la unidad por parte de Tomás Ramos Gil de Avalle, general director de EALEDE, tuvo lugar la comida. Finalizando ésta fueron acompañados a pie de avión para ser despedidos.

ACTOS CONMEMORATIVOS EN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

El 8 de octubre, presidido por el teniente coronel subdirector de la Academia Básica del Aire Nicolás Peña Romero, se celebró en la Academia Básica el L Aniversario de ingreso de la XXX y XXXI promociones de ayudante de especialista y 15º y 16º cursos de ampliación.

Durante el acto los componentes de la promociones renovaron el juramento de fidelidad a la Bandera, rememorando el que hicieron años atrás. A continuación José Ramón González Magdalena, representante de las promociones dirigió unas palabras previas a la alocución del teniente coronel subdirector de la Academia.

Tras entonar el himno del Ejército del Aire, se desarrolló el acto de homenaje a los que dieron su vida por España, recordando especialmente al personal ya fallecido.

Una visita por las instalaciones de la Academia puso el punto final a esta entrañable jornada.

Misión cumplida

Restablecimiento de la capacidad de vigilancia radar en el EVA nº 22

Jose Mª Sevilla Prada
Jesús González García
Francisco Almerich Simó
Coroneles de Aviación

Medios del GRUMOCA desplegados en el EVA 22.

El pasado mes de noviembre, por causas actualmente bajo investigación, el radomo del EVA 22 resultó destruido, dañando en su caída las antenas de los radares, dejándolos fuera de servicio. Esta instalación juega un papel relevante en la defensa aérea del territorio nacional. Además contribuye, con la información que obtiene, al control de la circulación aérea general en el archipiélago canario. El presente artículo ofrece un relato de cómo el Ejército del Aire, con el MACOM/JSMC y MALOG/DIS/SEMCO coordinando el proceso, hizo frente a esta situación, y la actuación de los distintos organismos y unidades que intervinieron para restablecer, en un tiempo record, la vigilancia radar que realiza dicho EVA.

A las 19:05 horas del día 29 de noviembre de 2010 se produjo la destrucción de la estructura de protección radar (radomo) del Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 22 de Peñas del Chache (Lanzarote). Durante su caída, los restos del radomo destruido golpearon a la estructura de antenas, arrancando de su ubicación la antena del radar secundario IRS-M y dañando la estructura y la antena del radar primario ALENIA RAT-31SL, lo que dejó inoperativos ambos radares, afectando significativamente a la cobertura radar del Sistema de Defensa Aérea en el área del archipiélago canario.

Para mitigar esta situación, la jefatura del Sistema de Mando y Control (JSMC) del Mando Aéreo de Combate (MACOM), y la Sección de Mando y Control (SEMCA) de la Dirección de Sistemas (DIS) del Mando del Apoyo Logístico (MALOG), planearon las acciones necesarias para restablecer lo antes posible la capacidad del EVA 22 de proporcionar da-

Personal del CLOTRA durante la reparación de la antena radar.

tos radar de primario y secundario, reparando los equipos dañados.

Para alcanzar este objetivo no bastaba con reparar los equipos lo antes posible, sino que había que considerar todas las opciones para restablecer la capacidad perdida de obtener datos radar en el EVA 22 durante el tiempo que durase la reparación.

El objetivo marcado se cumplió, de manera que el 20 de diciembre, los radares dañados estaban reparados y nuevamente integrados en el Sistema de Mando y Control Aéreo. Además, durante su reparación, la cobertura del EVA 22 fue restablecida mediante el despliegue de un radar móvil de defensa aérea, y un día después, el 23 de diciembre, todos los equipos desplegados y el personal participante, estaban de vuelta en sus unidades.

En este artículo se relata la actuación de las unidades y organismos que participaron en los trabajos que consiguieron recuperar, en un tiempo record, la cobertura radar en la zona.

ANÁLISIS DE DAÑOS Y VALORACIÓN DE LA SITUACIÓN

El Mando del Apoyo Logístico encargó al Centro Logístico de Transmisiones (CLOTRA) la recuperación urgente de los radares dañados. Para su ejecución, la primera actividad que se determinó realizar fue la confección de un exhaustivo informe de daños, esencial para poder establecer un escenario temporal realista de recuperación de los radares afectados que permitiese una adecuada toma de decisiones.

Para su elaboración, se recabó del EVA 22 un informe preliminar, que sirvió a MALOG/DIS/SEMCO y al CLOTRA para dimensionar los equipos de técnicos que, de forma inmediata, se desplazaron al asentamiento para una inspección más en profundidad de los daños producidos.

Radar AN/TPS-43 operando sin novedad.

Radar AN/TPS-43 preparado para el aerotransporte.

Descarga de los equipos del GRUMOCA.

Con la información obtenida, el 2 de diciembre, se celebró en el Cuartel General del Aire una reunión de urgencia con la asistencia de representantes de la JSMC, MALOG/DIS, MALOG/CLOTRA y EVA 22, en la que se analizó y decidió la línea de acción a seguir y se planearon las acciones concretas a realizar para reparar los equipos dañados del EVA 22.

En la reunión, el CLOTRA adquirió el compromiso de finalizar las reparaciones no más tarde del 23 de diciembre.

LA REPARACIÓN EN EL EVA 22 DEL RADAR ALENIA RAT-31SL Y DEL SECUNDARIO IRS-M

El día 7 de diciembre, se inició el traslado de la antena del radar secundario, por vía terrestre hasta Cádiz y marítima desde allí hasta Arrecife de Lanzarote, en el buque José María Entrecanales de la compañía Transmediterránea.

Casi simultáneamente, partió hacia la Isla un primer equipo formado por cuatro técnicos del área de mecánica del CLOTRA. Se enviaron

repuestos y utillaje vía aérea, de forma que las reparaciones comenzaron el 10 de diciembre, festividad de nuestra Patrona. En los días que siguieron, este personal trabajó de forma ininterrumpida en la reparación de los distintos elementos del radar primario que habían resultado dañados, y en la preparación de la instalación de la antena del secundario que habría de llegar unos pocos días después a Lanzarote.

El día 14 de diciembre, un segundo equipo de personal del CLOTRA, esta vez expertos en el radar secundario, llegó al EVA 22, coincidiendo con la arribada por barco de la antena que había salido de Getafe el día 7. El mismo día 14 la antena quedó montada y se iniciaron las reparaciones, ajustes y comprobaciones electrónicas del radar.

El día 17 comenzaron las primeras transmisiones de ambos radares y, tras diversos ajustes y reparaciones, en la tarde del 19 de diciembre, cuatro días antes de lo previsto, los radares primario y secundario del EVA 22, quedaron reparados, comenzando a operar en pruebas para comprobar que su funcionamiento era estable.

Antena de radar secundario del RAT-31 desprendida de su emplazamiento.

El 20 de diciembre, 21 días después de haberse producido los daños, ambos radares fueron dados como operativos e integrados en el Sistema de Mando y Control.

RESTABLECIMIENTO DE LA COBERTURA RADAR MIENTRAS SE REPARABAN LOS EQUIPOS DAÑADOS

Una vez que el CLOTRA fijó la fecha del 22 de diciembre para completar la reparación de los equipos daña-

APOYAMOS A LAS PERSONAS CUYA MISIÓN ES PROTEGER EL MUNDO.

AN EADS COMPANY

A la izda. RAT-31 sin radomo y con desperfectos en la antena y a la dcha. AN/TPS desplegado.

Trabajos de reparación en antena radar del EVA 22.

dos, procedía identificar una opción que permitiese restablecer la cobertura radar en la zona durante el tiempo que iba a durar la reparación. Con ese objetivo, la JSMC comenzó a evaluar opciones para posicionar en el EVA 22 e integrar en el Sistema de Mando y Control, otro radar de vigilancia aérea.

Las opciones analizadas fueron sometidas a consideración del jefe del Mando Aéreo de Combate. La recomendada por la JSMC recibió su autorización para ser ejecutada: el despliegue en el EVA 22 del radar móvil AN/TPS-43M del Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA). Además, acorde con la urgencia de la situación, el despliegue debería realizarse por vía aérea empleando medios del Ejército del Aire.

DESPLIEGUE, INTEGRACIÓN Y REPLIEGUE DEL RADAR MÓVIL AN/TPS-43M DEL GRUMOCA

Dentro de las misiones encomendadas al GRUMOCA, se encuentra la de desplegar y operar los medios móviles de mando y control en apoyo a las operaciones aéreas fuera de la zo-

na de cobertura del Sistema Integrado de Mando y Control Aéreo (SIMCA), y complementar o sustituir, en su caso, elementos del mismo. En consecuencia el radar móvil AN/TPS-43M, a la mayor brevedad posible, sería desplazado a la isla de Lanzarote para garantizar la cobertura que proporcionaba el radar ALENIA dañado.

La orden recibida por la unidad el día 2 de diciembre decía: "despliegue a la mayor brevedad posible"; eso significaba que el transporte de los medios debía hacerse por avión. Es importante señalar que este radar se ha desplegado cientos de veces por tierra y algunas en barco pero siempre sobre vehículos y, aunque un radar muy parecido (el AN/TPS-43E) se había aerotransportado en el año 1988 a las Islas Canarias, no existían antecedentes documentados ni sus correspondientes fichas de carga validadas.

Personal del GRUMOCA montando el radar durante la noche.

EL MOVIMIENTO AÉREO

Tras las oportunas gestiones con la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA), y haciendo uso una vez más de la flexibilidad y la capacidad de reacción de nuestro Ejército del Aire, se decidió que el aerotransporte se realizaría desde la B.A. de Morón hasta el A.M. de Lanzarote.

Por parte de la Jefatura de Movilidad Aérea (JMOVA), se determinó que el transporte requeriría cinco aviones T-10 Hércules, incluyendo el que debería transportar el transferidor de carga y al personal del Escuadrón

EADS DEFENCE & SECURITY AHORA SE LLAMA:

CASSIDIAN

AN EADS COMPANY

Y SEGUIREMOS

DEFENDING WORLD SECURITY.*

WWW.CASSIDIAN.COM

* defendiendo la seguridad mundial.

AN EADS COMPANY

Trabajos para el repliegue del AN/TPS-43.

de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) encargado de operarlo, desde su base en Zaragoza hasta Lanzarote. La planificación detallada del movimiento aéreo se concretó en la participación de dos aviones, que efectuarían dos rotaciones cada uno de ellos, y otro avión para transportar el mencionado transferidor de carga.

Los trabajos para la preparación del radar y de los equipos asociados del GRUMOCA se realizaron en su base del ACAR Tablada con la mayor celeridad posible, de manera que 24 horas después de recibir la orden de despliegue, todos los vehículos con el personal y el material a aerotransportar, entraban en la B.A de Morón.

Inmediatamente, entró en acción el personal del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA) para preparar las cargas: Contenedores del radar, su antena, grupos electrógenos, remolques, etc.

Entre los días 7 y 8 de diciembre, los aviones fueron cargados en Morón y volaron al aeródromo militar de Lanzarote. Allí, el personal desplazado, con la inestimable ayuda del personal del aeródromo, que seguía las instrucciones impartidas por la Jefatura del Mando Aéreo de Canarias, procedió a la descarga de los aviones y a la preparación de la misma para su transporte por carretera al EVA 22.

Todo ello, requirió tres tripulaciones del Ala 31 para completar los cinco transportes. Dos de ellas, tras pernoctar en Morón efectuaron otra rotación a Lanzarote y una tercera se movilizó desde Zaragoza para que en un solo día efectuara su misión.

Como dato a reseñar, para el despliegue se transportaron 47600kg de material, 21 pasajeros encargados de la puesta en funcionamiento de los equipos y se emplearon más de 36 horas de vuelo.

Las condiciones meteorológicas fueron especialmente difíciles en Lanzarote porque el viento cruzado llegó a alcanzar prácticamente los límites de operación en despegue y aterrizaje para los T-10.

EL TRANSPORTE TERRESTRE HASTA EL EVA 22

Para este transporte, la Subdirección de Transporte de la Dirección de Abastecimientos y Transporte del MALOG, contrató en Arrecife de Lanzarote los medios necesarios (camiones y grúas) los cuales permitieron que, sin solución de continuidad, el material pudiera ser transportado por carretera y descargado en el EVA 22 los días 7 y 8 de diciembre

MONTAJE E INTEGRACIÓN DEL AN/TPS-43M

La noche del día 8 de diciembre concluyó el montaje del radar del GRUMOCA en el EVA 22, que fue realizado por el personal allí destacado de la unidad.

A las 14:20 Z del día 9 de diciembre, el radar ya estaba radiando con normalidad, por lo que se le dio al Sistema de Mando y Control como "operativo".

A las 20:15 Z del 10 de diciembre, día de nuestra Patrona la Virgen de Loreto, y tras una larga noche de actividad en el EVA 22 y en los Grupos de Mando y Control del Sistema, Grupo Central de Mando y Control (GRUCEMAC), Grupo Norte de Mando y Control y Grupo de Alerta y Control (GRUALERCON), especialmente en este último, se produjo la integración del AN/TPS-43M en el Sistema de Mando y Control. Habían transcurrido 11 días desde la destrucción del radomo del EVA 22.

Desde ese día y hasta que se dio la orden de repliegue, el equipo estuvo radiando dentro de sus parámetros de

disponibilidad operativa, integrado en el Sistema, y operado por personal del GRUMOCA destacado en el EVA 22.

EL REPLIEGUE

El día 20 diciembre, una vez que los equipos dañados del EVA 22 fueron reparados, el GRUMOCA recibió la orden de repliegue, procediéndose en orden inverso a la ida.

Ese día, el AN/TPS-43M fue desmontado y, empleando nuevamente los medios contratados por MALOG/DAT, se trasladó por carretera hasta el A. M. de Lanzarote.

El día 21 de diciembre se realizó la primera rotación de T-10 hacia la B. A. de Morón, y el día 22 la segunda.

El día 23 de diciembre, a las 14:00, el último vehículo con personal y material del GRUMOCA llegó a Tablada, desde donde el general jefe del Sistema de Mando y Control recibió el parte de "misión cumplida sin novedad".

CONCLUSIÓN

Las circunstancias descritas en este artículo han permitido al Ejército del Aire demostrar una vez más la preparación y profesionalidad de su personal, así como el empleo adecuado de las capacidades con que cuenta.

La ocasión también ha permitido demostrar que contar con medios desplegables de mando y control y con una unidad responsable de ello, constituye un importante activo del Sistema de Mando y Control Aéreo.

La misión descrita fue un éxito. Tanto el despliegue de un radar móvil de defensa aérea en el EVA 22, que restableció la cobertura de vigilancia en la zona hasta tanto fuesen reparados los sistemas dañados, como la reparación de los equipos dañados, se realizaron de manera eficaz y en un tiempo record, permitiendo que la unidad volviera a operar con normalidad el 22 de diciembre de 2010.

La ejecución no fue fácil, debido tanto a los importantes daños que los radares habían sufrido, como a las adversas condiciones de trabajo en que los técnicos debieron realizar la reparación, pues a los fuertes vientos que soplaron en la zona en aquellos días se añadió la complejidad técnica de los trabajos. A pesar de ello, el personal del CLOTRA, con la inestimable ayuda del personal del EVA 22, consiguió reparar los radares con rapidez y eficacia, reduciendo al mínimo el impacto en la operatividad del sistema. Igualmente, ha sido destacable el esfuerzo del personal involucrado en el aerotransporte del AN/TPS-43M, realizado por primera vez en la historia del Ejército del Aire.

Radomo antes de su destrucción.

Por otra parte, esta misión en Lanzarote ha proporcionado una ocasión real para evaluar las capacidades de planeamiento y ejecución de los mandos y unidades participantes en ella: MACOM (el Estado Mayor del Mando, EADA, SEADA, EVA 22 y Base Aérea de Morón) y su JMOVA y JSMC (GRUMOCA, GRUCEMAC, GRUNOMAC, GRUALERCON, y EVA 22), MALOG (DIS/SEMCO, DAT/SUTRA y CLOTRA), y MACAN (Aeródromo Militar de Lanzarote).

Todas las dificultades que se presentaron fueron resueltas de manera eficiente, gracias al empuje y entusiasmo de nuestros profesionales. El trabajo que realizaron fue extraordinario. Su disponibilidad, dedicación y profesionalidad, han demostrado la solidez de su preparación técnica y su valía personal. En tiempos difíciles, este comportamiento es para todos nosotros un verdadero estímulo, y un motivo más de orgullo por formar parte de este colectivo tan magnífico que es el Ejército del Aire. ■

Operación Atalanta
piratería en el siglo XXI

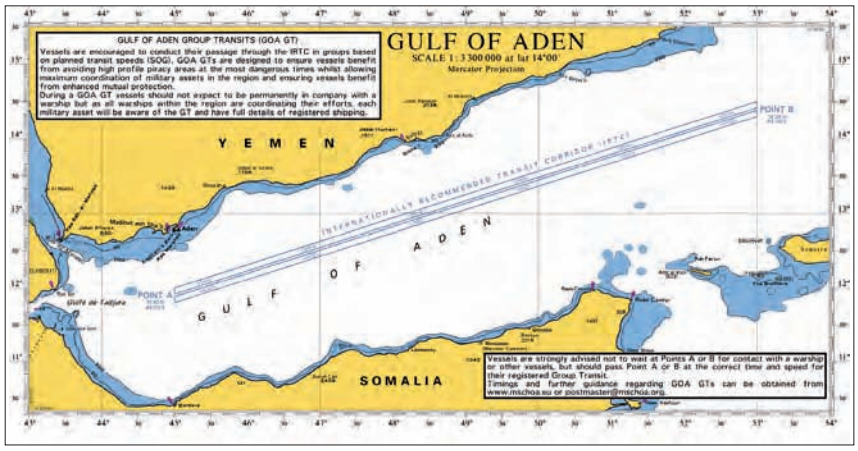
Juan Ferrero Barberán
Comandante de Aviación
Fotografías: Sección de Fotointerpretación del Grupo 22

"Es un invento mío. Cada cierto tiempo entro a matar a los pájaros con un rastrillo".

Durante varias semanas el brigada mecánico del P-3 se había preguntado la función de esa extraña pajarera llena de cuervos en la calle principal de la base francesa de Djibouti, entre la plaza que ocupa un viejo Skyraider de la Armée de l'Air y la cafetería TOP GUN. "¿Quién va a querer criar cuervos en África?".

Esta mañana un jardinero que acaba de conocer le está explicando que los cuervos son una plaga en la base de Djibouti y que la pajarera es lógicamente una trampa, de su invención. Le enseña el techo hundido en forma de "V" con una rendija en la parte más baja por la que los pájaros entran a la jaula sin dificultad atraídos por la comida, pero por la que ya no pueden salir pues no caben con las alas extendidas. Algunos cuervos atrapados parecen atender también a la explicación del jardinero, que mantiene el rastrillo con soltura antes de despedirse del mecánico y entrar en la pajarera a continuar con su faena.

El trabajo del mecánico los próximos meses es en cierto sentido parecido. Tanto él como el resto de hombres y mujeres que forman el destacamento ORION del Ejército del Aire se emplearán a fondo para que se realicen puntualmente los vuelos asignados a España en la operación ATALANTA, que combate otra plaga



Mapa de IRTC (International Recommended Transit Corridor).

que infesta las aguas del cuerno de África: LA PIRATERÍA.

Esta es la historia de su misión en Djibouti.

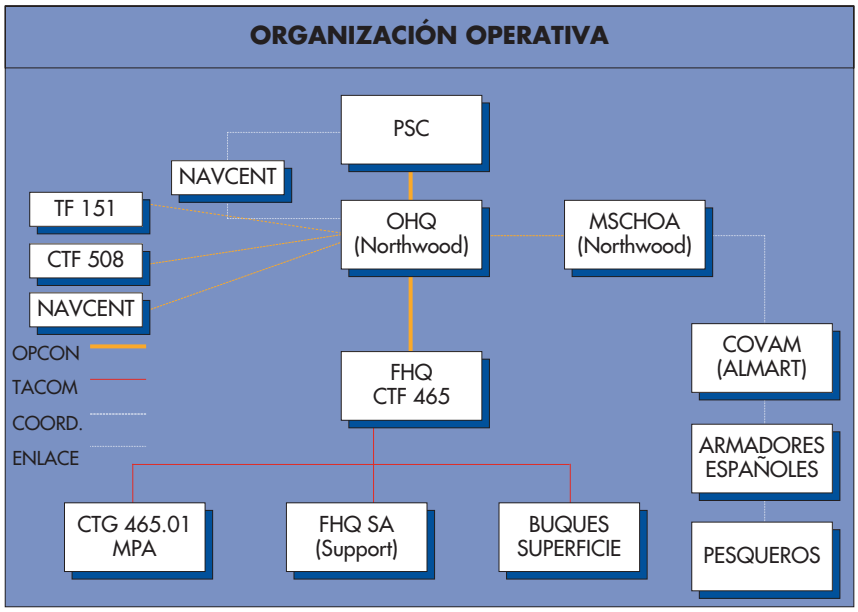
* * *

Casi 20.000 barcos pasan anualmente por el Golfo de Adén, transportando petróleo y bienes de consumo entre los mercados de Asia, Europa y América. Se trata de un cuello de botella en una de las rutas de comunicación marítima más importantes del mundo, que desde 2006 está amenazada por el resurgimiento de un tipo de delincuente que ya no se contemplaba en los códigos penales. A una media de 40 buques secuestrados anualmente, la piratería está castigando duramente a navieras y compañías de seguros, lo que en definitiva se traduce en una subida de primas y un aumento del precio final de los productos de mercado. Pero el problema no sólo afecta a una línea de comunicación estratégica para el comercio internacional, Somalia misma depende de la ayuda humanitaria para subsistir, que le llega casi totalmente por vía marítima a través del Programa Mundial de Alimentos (WFP[1]), amenazado también seriamente por los ataques de los clanes piratas, insensibles al hambre de su propia población.

[1]Word Food Program

La situación de emergencia humanitaria en la zona junto con la amenaza a la seguridad de la navegación internacional fue el motivo principal para que el Consejo de Seguridad de la ONU hiciera varios llamamientos a la comunidad internacional, mediante las resoluciones 1814, 1816, 1838, 1846, 1897 y 1918, buscando apoyos militares para terminar con la piratería en el Cuerno de África.

En respuesta a estas resoluciones, los ministros de Defensa de la Unión Europea aprobaron en diciembre de 2008 la creación de la fuerza aeronaval EUNAVFOR CTF 465, sentando las bases para el inicio de la operación ATALANTA contra la piratería, que vigila desde entonces el cuerno de África y protege a los buques del



Convoy de mercantes navegando por el Corredor internacional IRTC.

WFP y a cualquier barco que pueda ser objeto de un asalto durante su navegación por esas aguas.

Otras dos coaliciones patrullan el Cuerno de África luchando contra la piratería, la TF 151 que lidera Estados Unidos y la CTF 508 bajo mando de la OTAN. Varias naciones con intereses en la zona, entre las que se encuentra Japón, Arabia Saudí, China, India o Rusia también protegen a los buques de forma independiente. Todo ello ha requerido un gran esfuerzo de coordinación basado en la buena voluntad, cuyo primer resultado fue la promulgación de un corredor protegido denominado IRTC[2] para canalizar el tráfico mercante por el Golfo de Adén.

A lo largo de las 500 millas del corredor, las fuerzas navales forman una barrera permanente en estaciones prefijadas mediante una cuadrícula táctica, apoyados desde el aire por aviones de patrulla marítima (MPA). Además, las unidades navales de EUNAVFOR escoltan regularmente a los buques del WFP y AMISOM[3] durante sus tránsitos por la costa Este de Somalia, misión para la que pueden necesitar que los aviones realicen búsquedas avanzadas por los futuros lugares de paso.

* * *

El P-3 español, con indicativo CISNE, acaba de despegar de Djibouti con dirección al corredor internacional. Su misión es vigilar el sector de entrada más probable de los grupos de acción de piratas (PAG[4]). Además de la coordinación con las unidades de la coalición y sus helicópteros, la tripulación debe prestar especial atención a otros buques cuya presencia obedece a intereses nacionales y cuya posición en la cuadrícula táctica no es siempre bien conocida. Al pasar junto a una fragata saudí reciben aviso en el canal de coordinación de no aproximarse a más de dos millas...

A la entrada del corredor se está agrupando un convoy escoltado por varios destructores japoneses y en el receptor AIS[5] de abordo, que presenta la posición informada por los mercantes, puede verse el cuadro casi perfecto formado por las más de doce embarcaciones de todo tipo y pabellón. El P-3 sobrevuela el convoy y comprueba con el radar y el FLIR[6] que no hay más contactos en los alrededores. Los observadores visuales hacen lo mismo desde las ventanillas laterales del avión.

30 millas al Sur del corredor el radarista ha detectado un contacto que no brilla en el AIS e inmediatamente el CISNE procede a identificarlo visualmente. Se trata de un dhow de pesca aproximándose al convoy. Tras una pasada baja coordinada entre el piloto y el fotógrafo, se toman y analizan un mínimo de tres fotos de alta resolución para observar en detalle el interior de la cubierta y descartarlo como posible PAG.

El fotógrafo amplía la imagen en el ordenador y pasa los datos por el interfono: "cinco personas en la popa, diez barriles de combustible, un skiff sin motor en cubierta, varios aparejos de pesca…" Inicialmente se clasifica como no sospechoso, pero el TACCO[7] prefiere informar por el canal de coordinación de su posición, para que los buques del convoy estén alerta y puedan adoptar con tiempo una acción evasiva.

* * *

La misión del CTF 465 es proteger a los barcos del WFP, AMISOM y otros barcos vulnerables, disuadir e impedir la piratería y robo a mano armada en el área de operaciones y contribuir a monitorizar la pesca en la costa de Somalia. El mando operativo de la operación reside en el cuartel general de Northwood (OHQ). El mando táctico (FHQ) recae por turno entre los países participantes en la coalición EUNAVFOR y va embarcado en una de las unidades de superficie. El FHQ cuenta en Djibouti con una agencia de apoyo (FHQ SA) para atender a sus necesidades logísticas en sus visitas a puerto.

Además, la operación cuenta con una agrupación aérea destacada en Djibouti cuyo mando es siempre español y que está encargada del "TASKING" de los medios EU de patrulla marítima y de su coordinación con los aviones de otras coaliciones operando en el Cuerno de África.

La mayor parte de los piratas son pescadores que han descubierto que el saqueo es una actividad más rentable que su anterior oficio y el riesgo no necesariamente mayor, puesto que están acostumbrados a vivir en un país donde la violencia está a la orden del día. Su armamento es sencillo, AK-47 y RPGs que utilizan para intimidar a los mercantes hasta forzar su parada, pues su propósito no es la destrucción del barco, sino el secuestro de la tripulación. A su capacidad ofensiva hay que sumar el uso de GPS, radios, teléfonos móviles o internet, que facilitan su coordinación y la búsqueda de objetivos.

Para sus ataques utilizan las mismas embarcaciones de pesca que son habituales en todo el cuerno de África: los skiffs. Se trata de lanchas de fibra de vidrio que gracias a sus potentes motores fueraborda pueden perseguir y acorralar a casi cualquier barco mercante.

Camuflados entre los numerosos grupos de pescadores que faenan en

---

[1]Word Food Program
[2]IRTC: Internationally Recommended Transit Corridor.
[3]AMISOM: African Unión Mission in Somalia. Coalición militar que apoya al Gobierno de Transición Somalí en la estabilización del País.
[4]Pirate Action Group.
[5]Automatic Identification System
[6]FLIR: Forward Looking InfraRed. Cámara de imagen térmica y espectro visible.
[7]TACCO: Tactical Coordinator. Oficial táctico a cargo del sistema de misión y las comunicaciones.

el Golfo de Adén, los piratas esperan a lo largo del día la oportunidad de poder acercarse a su siguiente objetivo de oportunidad. Preferiblemente escogen los barcos que son más vulnerables: aquellos con francobordo accesible y velocidad baja, pero también han logrado asaltar ferrys rápidos y grandes petroleros.

Siguiendo las recomendaciones del MSCHOA[8], centro creado por EUNAVFOR especialmente para informar y proporcionar seguridad a los movimientos de los mercantes en el cuerno de África, las compañías navieras han establecido unas normas de autoprotección o "Best Management Practices" que han conseguido reducir también el número de secuestros. Las medidas más comunes son la instalación de cañones de agua y concertina en los costados para dificultar los abordajes, navegar a máxima velocidad y evitar determinadas aguas, aunque la solución que ha demostrado ser más eficaz hasta la fecha ha sido la inclusión de equipos de seguridad privada, especialmente en el Océano Índico.

Gracias a las garantías de auxilio de las fuerzas aeronavales en la zona, las tripulaciones de los mercantes han ido demostrando cada vez más resolución para intentar evadirse de los piratas y resistir con maniobras evasivas hasta que alguna unidad militar ha podido protegerles. Por eso el tiempo de reacción es muy importante, pues un ataque puede terminar en secuestro tras 30 minutos de acoso y aquí es donde la presencia de los aviones de Patrulla Marítima ha demostrado ser determinante, ya que ante el primer aviso de alarma por el canal de guardia marítimo (Canal 16), son los primeros en poder acudir a la posición para hostigar con buenos resultados, ya que los piratas dejan la presa en cuanto la ven defendida.

Una de las herramientas novedosas de Mando y Control dentro de la operación ATALANTA es el Chat MERCURY que permite el intercambio de información en tiempo real a través de internet entre todos los usuarios con clave. MERCURY es actualmente la única red común entre todas las unidades militares, mercantes y pesqueros, por lo que la información más urgente se cuelga siempre en esta página web para su difusión.

El P-3 Orion del Grupo 22 fotografiado desde la fragata Victoria durante una Patrulla en el IRTC en 2009.

* * *

El personal de guardia en el Centro de Apoyo a la Misión (CAM) del destacamento ORION acaba de leer en el chat de MERCURY el informe inicial de una fragata de la coalición sobre un dhow yemení procedente de Boosaaso que tiene una vía de agua abierta en el casco. Su helicóptero está procediendo a la posición para rescatar a la tripulación. En el chat se ha «posteado» una foto del barco, que ya escora a babor medio hundido entre el fuerte oleaje, con la cubierta llena de ganado.

Al anochecer la operación de rescate está terminada. La última imagen infrarroja «posteada» en el chat muestra el puente del dhow sobresaliendo apenas del agua, salpicado de puntos blancos a su alrededor. Son las cabezas de algunas ovejas. Mirando la foto en el MERCURY un oficial del CAM siente un poco de lástima por ellas, pero el sargento compañero de guardia le quita importancia a la mala suerte de los animales. "Mi teniente, de todas formas las iban a degollar en Yemen para el Ramadán".

Mercante navegando por el IRTC con los cañones de agua conectados por la popa y los costados.

Dhow tipo BOUM transportando ganado por el Golfo de Adén. Con forma de almendra, los BOUM son las embarcaciones típicas de carga en el Cuerno de África. Se dedican a la pesca o al transporte de cualquier producto entre la costa de Somalia y la de Yemen, desde ganado a combustible de contrabando.

* * *

La eficaz acción de vigilancia de las unidades de ATALANTA y del resto de coaliciones, especialmente en el Golfo de Adén con la creación del corredor protegido ha provocado el desplazamiento de las acciones piratas al Océano Índico, mucho más difícil de patrullar y donde es imposible mantener una presencia continua. Para ampliar el radio de acción de los pequeños y rápidos skiffs de ataque, los piratas han debido cambiar de táctica y utilizan para desplazarse hasta las zonas de captura distantes otros buques nodriza de mayor autonomía, conocidos en la jerga de ATALANTA como "mother ships".

[8]MSCHOA: Maritime Security Center Horn of Africa.

Estos barcos de apoyo son normalmente lanchones con motor diesel del tipo "ballenera", dhows típicos de estas aguas o incluso mercantes previamente secuestrados, cuyas tripulaciones remolcan bajo coacción a los skiffs o los transportan en su cubierta hasta un punto desde el que puedan realizar el ataque, a veces a distancias superiores a las 1000 millas de costa.

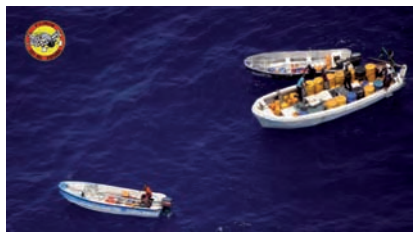
También en este escenario el avión de Patrulla Marítima tiene un papel fundamental como herramienta de búsqueda. Al tener que adentrarse en mar abierto para atacar con un perfil claramente reconocible -buque madre con provisiones más varios skiffs- los piratas quedan desprovistos de la cobertura que le dan el resto de los pesqueros faenando o costeando y su identificación desde el aire es más sencilla, pese a que la detección sea difícil en una zona tan amplia. A menudo pasan varias misiones sin encontrar un solo contacto sospechoso, pero una vez localizado es muy difícil que pueda evadirse del MPA y basta una revista del área para actualizar su posición hasta que una unidad de superficie pueda neutralizarlo.

* * *

La tripulación del P-3 acaba de destacar en Mombasa, Kenia, para extender la vigilancia en la cuenca Somalí. El vuelo se presenta complicado desde el despegue por la mala meteorología asociada al periodo del Monzón y el radarista debe ir variando continuamente la elevación de la antena para evitar la entrada inadvertida por debajo de cumulonimbos, pues una base plomiza de estratos los oculta. Tras varios cambios de rumbo sorteando los núcleos de tormenta, el comandante de aeronave decide no continuar por esa zona para evitar que las nubes terminen encerrándolos, y centra la búsqueda más al Este. "Aquí es imposible trabajar" –comunica por interfono a la tripulación.

El mar parece despoblado y la patrulla se hace monótona con las horas, pese a la turbulencia y el mal tiempo. Finalmente alguien responde por el canal 16 a los avisos de rutina del P-3; se trata de un yate canadiense de navegación alrededor del mundo que se dirige al puerto de Dar es Salaam en Tanzania, por lo que necesita un pronóstico de meteo en ruta.

Por la radio se distingue una voz de mujer, lo que despierta la curiosidad de la tripulación aburrida. El TACCO le pasa los datos del TAF del aeropuerto y los observados durante el vuelo, y le informa de que se encuentra en una zona de riesgo de ataques piratas. El avión se dirige a las coordenadas proporcionadas para comprobar que no hay contactos sospechosos a su alrededor y pronto aparece una única marca en la pantalla del radar. Volando por debajo de nubes el piloto a los mandos distingue "tres millas a las once" un bonito velero de un solo palo, capeando el mal tiempo. El CISNE realiza una pasada baja de cortesía mientras el fotógrafo toma unas imágenes para el informe de misión, pues hoy el vuelo no da para más. En la foto ampliada aparece una pareja saludando al avión desde el timón. "Vaya, hombre" -Bromea el fotógrafo por el interfono: "Nada que hacer, señores. La chica está acompañada".



Grupos de Acción Piratas (PAG) típicos de la cuenca somalí, compuestos por un "morther ship" y varios skiffs. El primer nodriza (imagen superior) es un dhow tipo SHUAI, el segundo es una ballenera y el tercero es un mercante secuestrado. En las fotos pueden observarse las escalas de asalto y los bidones de combustible para incrementar la autonomía del PAG. El armamento suele ir escondido en los cajones de skiff o debajo de lonas.

Al salir del aeropuerto de Mombasa tras diez horas de vuelo, la tripulación se encuentra una pajarera con el techo en forma de "V". El brigada cae en la cuenta de que son trampas muy comunes y recuerda a los compañeros la historia del jardinero de Djibouti. "Se debe estar forrando con el invento pues ya lo están vendiendo por todo África".-"¿Y no te dijo también que había inventado el rastrillo?". Entre risas camino del hotel, un tripulante de Cádiz cuenta un chiste de carnaval sobre el novio de una chica que tiene un Peugeot y un piso… Una pena que no lo puedan incluir en el informe.

* * *

La piratería tiene difícil solución en Somalia y aunque los esfuerzos de la operación ATALANTA y de otras coaliciones han conseguido contener la amenaza, para resolver definitivamente el problema hará falta mucho tiempo y saber adaptarse a los cambios de estrategia de los piratas, sobre todo si consiguen arma-

mento más potente o terminan por vincularse con el terrorismo internacional, aunque de momento su motivación haya resultado ser exclusivamente económica.

Lamentablemente, los secuestros de barcos mercantes son sólo el reflejo de un problema terrestre cuyo origen está en la situación política que arrastra el país desde su desmembramiento en 1991 y que se resume definiéndolo como "un territorio sin gobierno". Conseguir la estabilización de Somalia es el primer paso para frenar la violencia en todas sus formas y entre ellas la piratería, sus autores pueden delinquir en alta mar simplemente porque no están sometidos a ninguna autoridad. De momento varias acciones se están llevando a cabo para solucionar el vacío de poder:

– La Unión Europea ha llegado a acuerdos puntuales con países de la zona para poder juzgar y condenar a los piratas capturados por las unidades de ATALANTA. De hecho la acción diplomática es un esfuerzo continuo de todos los gobiernos, como prueba la reciente propuesta de nuestra ministra de Defensa a la ONU para la creación de un tribunal internacional en la región.

– Auspiciada por Naciones Unidas, AMISOM trabaja desde 2007 junto al Gobierno Federal de Transición de Somalia para conseguir un plan nacional de seguridad y crear las condiciones adecuadas de entrega de la ayuda humanitaria del WFP.

P-3 Orión vigilando un grupo de acción de piratas (PAG).

– Desde 2010 la Unión Europea mantiene una misión militar en Uganda para entrenar al embrión del futuro Ejército somalí, que apoyará al Gobierno Federal de Transición en las labores de seguridad.

Sin embargo, tarde o temprano la comunidad internacional tendrá que decidir si adopta alguna forma mayor de respaldo en tierra al Gobierno Federal, pese a los riesgos que conlleve. Mientras tanto las unidades aeronavales de ATALANTA seguirán protegiendo a los mercantes.

* * *

El P-3 ha dedicado las últimas misiones a realizar fotografías de los asentamientos de piratas. El periodo del monzón ha terminado y por delante quedan varias semanas de buen tiempo que históricamente han venido acompañadas de un aumento de ataques en el Océano Índico.

Algunos de los asentamientos han incrementado los preparativos para hacerse a la mar y en la playa pueden observarse los skiffs y las balleneras varadas frente a los toyotas y los pick-ups, con personas descargando bidones de combustible y el resto de la "parafernalia pirata", otro término de la jerga de ATALANTA. Junto a las chabolas dispersas de chapa y adobe se alinea una urbanización de adosados. Algunos en el poblado están prosperando.

El CTF 465 ha emitido una FRAGO para afrontar la amenaza. La primera fase pretende bloquear los principales focos de salida con unidades navales de superficie apoyadas desde el aire, pero la costa somalí es muy extensa. Las últimas imágenes tomadas por el P-3 demuestran que en varios asentamientos los grupos de piratas han salido durante la noche hacia las aguas donde faenan atuneros españoles y franceses, a más de 300 millas de la costa.

Hay que encontrarlos.

El CISNE vuelve a estar en el aire, esta vez con rumbo a la cuenca somalí, que queda a 800 millas de la base de Djibouti. En ruta reciben aviso de la fragata francesa Nivose, de que unas horas antes varios pesqueros han sido perseguidos por un

P-3 Orión de patrulla con un motor parado para extender su permanencia en zona.

Pesquero INTERUNA con las redes largadas para la captura del atún. En esta situación los pesqueros no pueden hacer maniobras de evasión.

grupo de skiffs y han tenido que realizar acciones evasivas para defenderse. En cabina proceden a las coordenadas proporcionadas por la Nivose mientras el TACCO calcula el área más probable para encontrarlos.

El mar está "plato" y la visibilidad es muy buena en la zona, pero no podrán buscar mucho tiempo en ese sitio. Por HF reciben una llamada de emergencia del pesquero Intertuna, que está siendo atacado en ese momento por dos skiffs y una ballenera. El TACCO anota la posición y le pide calma al capitán del barco. El navegante plotea el sitio del ataque e informa: "180 millas al 320": 50 minutos a la velocidad de crucero del avión. Demasiado tiempo. El comandante de aeronave ordena al mecánico ajustar máxima potencia y la aguja del anemómetro empieza a subir. No quiere ni pensar en un segundo Alakrana."Tenemos que llegar". El anemómetro marca ya 300 nudos mientras toda la tripulación sigue a la escucha en la frecuencia de HF de los pesqueros. El capitán del Intertuna comunica que han resistido ya a cinco ataques consecutivos y que no pueden evadirse porque las redes están largadas y su personal no puede salir a cubierta con el tiroteo. Sólo el equipo de seguridad privada está fuera, respondiendo a los disparos desde la cofa del barco. Su situación es crítica. "Resiste Intertuna, llegamos allí en diez minutos" miente el TACCO para tranquilizarlo, pero casi no parece necesario, la voz del capitán suena bastante serena por la radio, lo que deja admirados a toda la tripulación, que imagina por lo que están pasando. "Gracias CISNE, si no venís estamos vendidos". Por todas las frecuencias tácticas el TACCO y el navegante avisan del ataque al CTF 465, y en canal 16 a los barcos en tránsito para que se aparten. En cabina están despresurizando el avión para tener listo el tubo lanzador y el armero ya ha preparado los botes de humo. "¿Qué tiempo falta, navegante?: 20 minutos". Se hacen interminables para todos. Poco después el radarista detecta una señal en el radial 320. "Ya estamos aquí Intertuna. Resiste, que ya llega el pájaro de hierro…" el TACCO les anima por la radio. El piloto sólo está esperando ganar contacto visual con el pesquero para orientarse y realizar la maniobra de hostigamiento. ¡A la una, 7 millas! -avisa el copiloto- Por estribor del pesquero puede verse también el grupo de piratas. "Mecánico, enciende las luces, que bajamos". El P-3 empieza un picado y ya está a menos de 300 pies cuando sobrevuela el Intertuna. Los avisos de baja altitud comienzan a sonar en cabina y la aproximación va a ser realmente baja sobre los skiffs. -¡Lanza "NOW-NOW-NOW"!- A la voz del piloto el armero tira los botes de humo por el tubo lanzador, que impactan justo encima del grupo pirata, provocando una columna de agua antes de activarse. El CISNE ha tardado 30 minutos en acudir a la llamada de auxilio. Los piratas huyen de la zona y en el apresuramiento abandonan uno de sus skiffs, que tiene todavía la escalera de abordaje en la cubierta.

Skyff abandonado.

El resto de la misión el P-3 se dedica a hostigar en círculos de cerco al PAG, comprobando que se aleja cada vez más del Intertuna, que puede finalmente recoger las redes. Una hora más tarde, los pesqueros Alakrana y Artza llegan a la zona para dar apoyo a sus compañeros con los equipos de seguridad a bordo.

Antes de abandonar la escena de acción, el P-3 transfiere el contacto a un helicóptero italiano que ha despegado del buque de mando Etna. Durante el tránsito de regreso a la base, la fragata Nivose informa por radio de la captura de once piratas, que serán enviados a Seychelles para su enjuiciamiento.

Tres horas después el CISNE aterriza en Djibouti. En el aparcamiento el personal del destacamento les está esperando para darles la enhorabuena. La noticia ya ha salido en la prensa nacional, aunque mencionan al P-3 sólo de pasada. Da igual. Hoy han salvado el día y lo saben. En el Debriefing bromean con satisfacción de las anécdotas del vuelo y en el destacamento esa noche hay cena es-

pecial. El éxito es de todos y nadie quiere ser otra cosa que tripulante del pájaro de hierro…

* * *

Superados los años de la Guerra Fría en que su misión principal era la lucha antisubmarina, los aviones de Patrulla Marítima fueron olvidados de la lista de prioridades de todas las naciones, con el resultado de que la mayoría de los modelos de referencia están actualmente en la etapa final de su vida operativa, sin que haya aparecido aún un sustituto capaz de reemplazarlos, a excepción del prototipo P-8 de la USN.

Sin embargo, tras el colapso de la Unión Soviética, estos aviones especializados han diversificado su empleo para adaptarse a las nuevas amenazas, demostrando ser especialmente útiles en misiones de paz y en escenarios de guerra asimétrica, donde deben combinarse las cualidades tácticas con la permanente vigilancia del entorno, a veces muy distante de las bases de despliegue.

El avión de Patrulla Marítima sigue detectando submarinos -el arma invisible por excelencia- pero es además un instrumento de respuesta eficaz frente a otras amenazas más visibles para nuestra sociedad: el terrorismo global, que aprovecha las vías marítimas para desplazarse, el narcotráfico, las mafias organizadas de inmigración ilegal y tráfico de personas, la amenaza al medio ambiente marino o, como sucede actualmente en Somalia, la piratería.

Pese al interés internacional por terminar con la piratería en el Cuerno de África, no todos los gobiernos tenían en 2008 la capacidad de enviar un avión de estas características y la misión ATALANTA ha vuelto a recordar la necesidad de mantener en las Fuerzas Armadas el role MPA con capacidad de vigilar a distancias superiores a las 1000 millas.

España aún cuenta con el P-3. Estos aviones, en servicio desde 1973 en el Ejército del Aire, tienen su vida operativa extendida hasta 2025 mediante varios programas de actualización en proceso, pero su mantenimiento no es fácil y necesitarán un relevo a partir de esa fecha. Si el problema de la piratería, como parece, no tiene vías de solución a medio plazo, es momento de buscar candidatos para el puesto, que deberían tener al menos la misma autonomía y alcance que el legendario avión de Lockheed.

Personal de mantenimiento reparando el radar del P-3. La mayor dificultad de la operación es mantener el avión operativo en un clima tan extremo.

* * *

"Es una cruz según la Orden Técnica". El comandante de la aeronave, el jefe de mantenimiento y los mecánicos de célula están comprobando una fuga de combustible que rezuma seriamente por un remache del plano del avión. En estas condiciones el P-3 no puede seguir operando y sólo queda recuperarlo en vuelo Ferry a España para que la cabecera técnica y MALOG se hagan cargo del problema. Casi tienen sentimiento de culpa cuando comunican al jefe del Destacamento la avería del avión, después de tan buenos resultados.

El Estado Mayor se ha puesto en marcha y en unos días serán relevados de la misión ATALANTA por un D-4 VIGMA, pues la situación de calendario de revisiones del P-3 y el proceso de modernización no permite al Grupo 22 un cambio de avión. La tripulación del P-3 coincide sólo unas horas en Djibouti con los recién llegados del Escuadrón SAR que acaban de aterrizar y que apenas han tenido tiempo de estudiarse los antecedentes de la operación. El personal del CAM del ALA 11 tendrá que darles los briefings de misión y los procedimientos locales a marchas forzadas, pues su siguiente misión ya está programada.

* * *

Han pasado algunas semanas desde que el D-4 patrulla en el corredor internacional. Un teniente del SAR que está llevando la ropa a la lavandería de la base pasa por la plaza del Skyraider y se fija en una extraña pajarera llena de cuervos, junto a la cafetería TOP GUN. "¿Quién va a querer criar cuervos en África?" -Se pregunta…

Pero esa es ya su historia. ■

Azor 2010
Formación táctica helicópteros: primeros pasos

Bernardo Zarallo
Fotografías del autor

El mes de junio fue el elegido para llevar a cabo el mayor ejercicio de helicópteros del año en España, y probablemente en Europa. El objetivo era compartir modos de empleo, tácticas y experiencias en las operaciones de una máquina tan compleja, como es el helicóptero. Todo ello, practicado en un medio hostil que exige lo máximo –tanto de la máquina como de quien la opera– como lo son el desierto y la alta montaña. El Ejército del Aire estuvo presente con dos helicópteros del Ala 48

INTRODUCCIÓN

Los helicópteros están presentes en la sociedad como una herramienta más al servicio de la población. Su empleo tanto en aplicaciones civiles como militares es diario y en los últimos conflictos es empleado con asiduidad en distintas misiones, desde la evacuación, ayuda humanitaria, lucha contra el fuego, reconocimiento, apoyo aéreo, etc.

Al día de hoy ninguna otra máquina, gracias a su posibilidad de aterrizaje vertical, o detenerse en vuelo, alcanza las prestaciones que estas ofrecen siendo, por citar un ejemplo, un pilar fundamental en las operaciones en Afganistán.

Su puesta de largo, militarmente hablando, tuvo lugar durante la guerra de Vietnam, aunque ya durante la IIGM el ejército alemán estudió su empleo operativo descartándose finalmente por su fragilidad, escaso desarrollo y fin de la contienda.

Desde hace 30 años su utilización se ha hecho extensiva a todos los países y

De diseño italiano el A-129 esta dando un excelente resultado en Afganistán.

Impone sin duda la imagen del Mi-24D.

cuerpos militares o policiales gracias a esa capacidad de llegar a donde ningún otro puede, bien sea sobre el mar o la tierra, desierto o selva.

Si bien las unidades dotadas de aviones de combate cuentan con un programa específico y estructurado para el entrenamiento de sus tripulaciones, de acuerdo a estándares OTAN, las tripulaciones de los helicópteros no han sido contempladas bajo el mismo prisma, a pesar de su necesidad y de ser, actualmente, un elemento prioritario en la política industrial y de defensa europea en el que se contempla, como más probable, la intervención en operaciones de imposición o mantenimiento de la paz, donde estas máquinas se ha revelado como indispensables, así como en todos los conflictos asimétricos.

Justo es reconocer el liderazgo mundial de la industria europea en lo que a fabricación de helicópteros se refiere, con productos de indiscutible valía y continuas inversiones para mantener, ese lugar destacado en el que España comienza a tener una destacada posición tras las fuertes inversiones del consorcio Eurocopter en Albacete.

ESTANDARIZACION

La unión es una máxima que se intenta desarrollar en Europa. Partimos de un punto muy lejano, en el que cada país mantenía sus propias políticas domésticas en los asuntos más transcendentales, tales como Educación, Defensa, Economía… Con el paso de los años y la conclusión de numerosas negociaciones llegaron instituciones comunes, moneda única, espacio económico común, que si bien han logrado una política de consenso en muchas materias, no acaban de crear una mentalidad única europea al estilo norteamericano. Por citar un ejemplo, un ciudadano nacido en Montana en poco se parece a uno de Florida o New York, pero ambos mantienen el sentimiento básico de sentirse norteamericano, fiel a un estilo que comparten determinados valores que permiten superar cualesquiera barreras ideológicas, económicas o de otra índole.

En Europa, se parte de premisas diferentes, por lo que continua siendo necesario continuar con el desarrollo de

QUE ES LA EDA?

La organización corrió a cuenta de la EDA que es la Agencia Europea de la Defensa con sede en Bruselas.

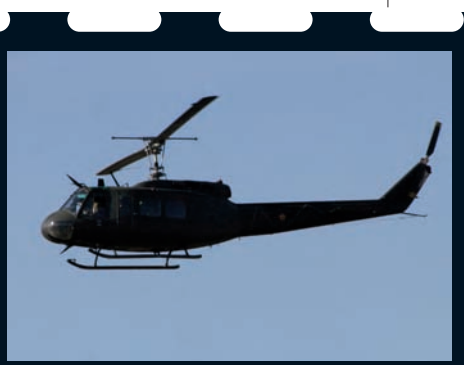
Esta agencia, creada por la Unión Europea en 2004 , tiene entre sus principales misiones el desarrollo de una mentalidad comunitaria por y para la defensa, la cooperación en asuntos de armamento, el desarrollo tecnológico e industrial , conjunto aplicado I+D+I, la creación de una educación por y para la defensa y el entrenamiento sobre la base de la eficiencia.

No existen paralelismos entre la OTAN y la EDA por estar la primera, más centrada en las operaciones diarias mientras que la segunda lo está en la planificación, consenso y mentalización de las operaciones en conjunto.

El programa de entrenamiento de helicópteros fue aprobado en noviembre 2009 comenzando las operaciones en 2010. Tras finalizar el curso, se lleva a cabo un Simposium para analizar en frío, cada una de las misiones conjuntas. También se incluyen conferencias sobre experiencias particulares de cada ponente en los despliegues en lugares distantes como Chad, Irak, Pakistán, Haití y Afganistán así como otras particularidades de cada país miembro.

El Merlin es la aeronave más moderna en servicio principalmente en misiones aeronavales.

Super Puma con colores propios de una misión bajo bandera ONU.



El más veterano. B-212 que de momento no tiene prevista la jubilación.

Una de las varias líneas de vuelo.

Personal del E.A en este caso del SAR.

Por primera vez en España aeronaves suecas.

actividades como el que presentamos que permitan la interrelación a todos los niveles. Sólo así, trabajando desde la base de las organizaciones, se evita la disgregación a la hora de tomar decisiones complejas, solidarias o con fuerte repercusión en la soberanía de un país. En materia de defensa a nivel operativo cada vez se interrelaciona más, pero nunca es suficiente, de hecho a la hora de operar en escenarios complejos como Afganistán, personal de más de veinte países deben sacar máxima eficiencia ante un enemigo común que no se anda con miramientos y no entiende de regionalismos. A ésta estandarización ha ayudado el conocimiento del idioma Inglés como herramienta básica de comunicación común entre muchos de los integrantes de las Fuerzas Armadas de los diferentes países, e incluso en las personas de mayor edad, prueba "sine quanum" del esfuerzo por superación.

El personal esloveno diseñó un parche especial para este ejercicio.

Aunque no dentro del mundo militar, pero sí de la educación, quizás el programa europeo que más ayudado en el conocimiento mutuo y en integración social, ha sido el Programa Erasmus,

El JEMA, general del Aire José Jiménez Ruiz, no se quiso perder el ejercicio.

La maniobrabilidad de los helicópteros es una de

La ministra de defensa junto al máximo responsable del ejercicio.

por el cual el alumno universitario pasa un año de su vida estudiando una universidad europea, conviviendo con gente de otros país, sintiendo otras realidades lo que sin duda, en el periodo vital en el que se desarrolla, marcan el devenir de sus vidas, hasta el punto de que un porcentaje superior al cinco por ciento, según estudios de la Unión Europea, deciden compartir su vida con una persona completamente distinta al entorno en el que se educó. Aquí, encontramos un ejemplo de éxito rotundo en cuanto a la conciencia europea, por encima de sentimientos regionales.

En relación coste/eficacia el M-17 no tiene competencia.

EJERCICIO AZOR

El ejercicio Azor ha sido el resultado de dos años de preparación. Tuvo lugar el pasado mes de junio, aglutinando una cincuentena de helicópteros de once nacionalidades distintas. Durante el 2009 hubo un pequeño ejercicio con participación principalmente francesa, británica y española que sirvió de base para el ejecutado en 2010.

El grueso de la organización corrió por parte de las FAMET (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra), que optó por la base riojana de Agoncillo como sede principal del ejercicio. Cabe destacar que de modo auxiliar, se operó desde el polígono aragonés de San Gregorio, ubicado en las cercanías de Zaragoza, donde se efectuó el entrenamiento en ambiente desértico para tomas y despegues con nula visibilidad por la nube de polvo que se origina en la aproximación a tierra del helicóptero. Asimismo, también se operó en el aeródromo de Santa Cilia, ubicado en Huesca para los vuelos de alta montaña, en la que se realizaron tomas de tierra fuera de campo en picos, cerros, vuelos entre valles.... Se llevaron a cabo misiones diurnas y nocturnas con empleo de gafas de visión nocturna, formaciones disimilares y de diferentes países y ejércitos. Destacar que los españoles desplegaron máquinas pertenecientes al Ejército del Aire (Súper Puma), la Armada (B-212 y Sea King) y Ejército de Tierra (Tigre, Chinook, Cougar y Super Puma). Estuvieron presentes unidades de Suecia con el A-109 de reconocimiento,

sus principales virtudes.

Tiendas de camuflaje en la línea de vuelo.

El helicóptero más nuevo en España el TIGRE ET-706.

Los austriacos se desenvuelven como la seda en alta montaña.

aunque también existe una versión de ataque y el AS332 Super Puma, específico de rescate y salvamento. Italia se volcó con el ejercicio aportando helicópteros como el NH-90 y Augusta 129 Mangusta, de ataque, del Ejército de Tierra, y por parte de su Armada, el EH-101 Merlin. Austria desplazó tres Bell-212, Bélgica A-109, Eslovenia AS-532, el Reino Unido participó con los veteranos Sea King y con el que fue durante muchos años, el helicóptero más maniobrero del mundo: el Lynx. Entre los más espectaculares y añejos se encontraron los Mi-17 HIP de transporte y los escoltas Mi-24 HIND eslovacos, que por segunda vez consecutiva en su historia, acudieron a España.

Emblema de los Mi-24D el mas espectacular.

Situados en las líneas de vuelo, llamaba la atención el contraste producido por ver al mismo tiempo al helicóptero más antiguo en servicio de los presentes, el B-212, con los más modernos, el NH-90 y el EH-101. El personal que los atiende afirma, sin embargo, que en la plataforma no se diferencia entre helicóptero viejo y nuevo, sí en cambio entre el que vuela y el que no.

De hecho, en la línea, había máquinas en las que la diferencia de edad superaba los treinta años. Normalmente, en cada misión, un helicóptero español escoltaba a las unidades extranjeras, facilitándoles el reconocimiento del terreno que para muchos ellos era completamente nuevo. Se crearon diferentes aerovías para evitar sobrevolar núcleos urbanos y fincas privadas.

Si los planes industriales se cumplen, dada la actual situación económica el NH-90 sustituirá a todos los helicópteros de mediana capacidad en España empezando por los Huey y Super Pumas de las FAMET, los Pumas y Super Pumas del Ejército del Aire y probablemente los Sea King de la Armada. Todos ellos se montarán en las instalaciones de Eurocopter en Albacete.

Las principales novedades que aportan los helicópteros actuales son reducción de pesos, reforzamientos de materiales, mejora en los tiempos de mantenimiento, aviónica con pantallas digitales, motores más potentes con menores consumos y sobre todo, mejor protección y ligereza de materiales.

Señalar que el ejercicio fue presenciado por agregados aéreos de más de veinte países de los cinco continentes y durante la jornada dedicada a los medios de comunicación, acudieron la ministra de Defensa Carmen Chacón , el JEMAD: general del Aire, José Julio Rodríguez Fernández y el JEMA general del Aire José Jiménez Ruiz.

Como observadores acudieron representante de quince países.

Ocultación, a veces el medio indispensable para salir indemne de la misión.

Mantenimiento, el futuro pasa por reducirlo.

Versión especial de Super Puma en este caso en misión VIP.

CONCLUSIONES

Es necesario avanzar en una mayor integración en la política de defensa europea con una mentalidad común de cara a ser más eficientes en el día a día. Igualmente la interrelación entre ejércitos y países es un objetivo presente en la mente de cada uno de los integrantes de las Fuerzas Armadas, de hecho un ejemplo destacado es el referido a las unidades helicópteros en Afganistán que comparten material, misiones y metodología. Por ultimo el helicóptero esta ya presente entre todos nosotros, su empleo táctico requiere un entrenamiento intensivo tanto a nivel nacional como internacional. España cuenta con unas instalaciones y medio-ambientales magníficos, prueba de ello es el entrenamiento que en fechas anteriores a su despliegue en Afganistán distintas unidades OTAN realizan en polígonos nacionales como los de San Gregorio. •

Nuestro representante.

Personal del Ala 46.

El CH-47 Chinook la maquina más potente existente en el mercado.

Los Quads comienzan a ser habituales en la línea de vuelo.

CLAUSURA DEL CURSO DE SEGURIDAD EN TIERRA

El 8 de octubre tuvo lugar en el aula magna de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) la clausura del XIV curso de Seguridad en Tierra. El curso, que comenzó el 13 de septiembre, ha contado con 11 oficiales del Ejército del Aire, 2 del Ejército de Tierra, y 3 extranjeros de las Reales Fuerzas Aéreas de Marruecos, de Colombia y de la República Dominicana.

El acto fue presidido por el coronel jefe de la Sección de Seguridad de Vuelo (SESEV), José Pedro Perales Prieto, al que acompañaron el teniente coronel director accidental de la ESTAER, Domingo Udina Capistrós, y el comandante Víctor del Cid de León destinado en la SESEV.

La clausura comenzó con unas palabras del teniente coronel Udina con las que gradeció al jefe de la SESEV su presencia así como el apoyo que presta su sección; destacó el carácter dinámico del curso haciendo constar que tanto la Sección de Seguridad de Vuelo como la propia Escuela están abiertos a cualquier sugerencia que ayude a mejorar el curso con el objetivo de que los alumnos reciban la mejor formación.

A continuación, el comandante del Cid de León impartió la última lección del curso sobre la organización de la prevención de accidentes en las unidades aéreas, resaltando la necesidad de integrar una cultura preventiva en la que se contemplen y planifiquen todas las actividades que realizan las unidades; es fundamental que exista una comunicación eficaz para que todos conozcan el sistema de prevención de accidentes, así como los problemas y soluciones que se van planteando y que ayudan a identificar criterios erróneos. Hay que anticiparse a la aparición de problemas, con el fin de conseguir la meta en prevención: la consecución de cero accidentes.

Concluida la entrega de diplomas, el coronel Perales agradeció al Ejército de Tierra y Fuerzas Aéreas de otros países la confianza que depositan año tras año en los cursos lo que además enriquece nuestros conocimientos. Tras estas palabras clausuró el curso de forma oficial.

ACTO DE HOMENAJE A LAS HEROÍNAS DE LOS SITIOS DE ZARAGOZA DURANTE LOS AÑOS 1808 Y 1809

El 10 de octubre, en la plaza del Portillo de la capital aragonesa se llevó a cabo un acto para homenajear a las heroínas de los Sitios de Zaragoza, en el lugar donde hace 200 años tuvo lugar el famoso cañonazo de Agustina de Aragón.

El acto fue presidido por el alcalde de la ciudad, Juan Alberto Belloch, que fue recibido por el comandante militar de Zaragoza y Teruel, general Alberto Corres y por el presidente de la Asociación Cultural "Los Sitios de Zaragoza", Gonzalo Aguado. La Base Aérea de Zaragoza estuvo representada por el coronel Navarro Zapata y las soldados Aran y García Ramos.

La primera parte del acto comenzó con los acordes del grupo folclórico Rollo del Rabal. La artista, Corita Viamonte, dio la bienvenida e intercaló entre las diversas piezas musicales, bellas palabras de recuerdo a las mujeres que defendieron Zaragoza durante los Sitios.

El presidente de la Asociación, Gonzalo Aguado, pronunció unas palabras en las que destacó el ejemplo de aquellas bravas zaragozanas y el alcalde de Zaragoza se refirió a las heroínas de lo cotidiano y el trabajo constante, que cada vez más ocupan su sitio en las trincheras de la modernidad y ya no son invisibles, sino que dan sentido a la sociedad.

A continuación tuvo lugar la ofrenda de unas coronas de laureles en el monumento a las heroínas.

Para finalizar se realizó un vistoso desfile de las unidades militares y de todos los grupos participantes en el acto poniendo el broche final a este bello homenaje a las heroínas.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

DESPEDIDA DEL GENERAL DIRECTOR DE ENSEÑANZA

El 13 de octubre tuvo lugar, en la Base Aérea de Talavera la Real, la despedida de la unidad del general director de Enseñanza, general de división Antonio Valderrábano López, con motivo de su pase a la reserva.

El GDEN fue recibido por el coronel jefe de la Base Aérea, Domingo Porras Antiller y una comisión de la unidad. A continuación el general Valderrábano celebró un briefing, con el piloto profesor capitán Lago, para preparar el que sería su vuelo de despedida en el avión F-5. Seguidamente realizaron el vuelo sin novedad.

Posteriormente, en la plaza de armas de la Base, se celebró un acto castrense de despedida del GDEN donde le fueron rendidos los honores de ordenanza por una formación compuesta por la Escuadra Gastadores, el Estandarte de la unidad y una Escuadrilla de tropa. A dicho acto asistieron oficiales, suboficiales y tropa de la unidad.

Tras la firma en el libro de honor, el GDEN conversó con profesores, alumnos y un grupo de comisionados de la unidad.

EJERCICIO SOMBRA 03/10 DE LA ESCUADRILLA DE HONORES DEL EJÉRCITO DEL AIRE (EDHEA)

Dentro del Plan de Instrucción de la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire (EDHEA), entre los días 12 y 15 de octubre, tuvo lugar el ejercicio Sombra 03/10, realizado en la Base Aérea de Cuatro Vientos, en la zona del antiguo cuartel de "Zapadores Ferroviarios", y en los Montes de El Pardo.

El esfuerzo realizado en este periodo, ha servido para que el único aspirante que inició dicho plan, haya conseguido la boina negra y el distintivo que acredita su pertenencia a la EDHEA.

El ejercicio consistió en la puesta en práctica de los conocimientos adquiridos a lo largo de las cuatro semanas anteriores que ha durado este particular plan de instrucción.

Durante el mismo el soldado tuvo que demostrar las habilidades para el combate urbano, la supervivencia, tiro, primeros auxilios, patrullas nocturnas, limpieza de edificios con gafas de visión nocturna y técnicas policiales, además de su destreza en orden cerrado, apoyado por varios componentes de la EDHEA.

La clausura se llevó a cabo el día 15 de octubre y contó con la presencia del coronel Jefe del Grupo de Seguridad de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, quien hizo entrega de la boina negra y distintivos propios al nuevo miembro de la Escuadrilla de Honores.

LA ASOCIACIÓN DE MUJERES DE CHURRIANA VISITAN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

El 14 de octubre la Base Aérea de Armilla y Ala 78 recibió a la asociación de mujeres "La Morera" de Churriana de la Vega, una de las cinco localidades en cuyos términos municipales se asienta la Base Aérea.

Fueron recibidas por el coronel jefe de la base aérea, Ángel Valcárcel Rodríguez, que las hizo una exposición sobre ese gran vecino que todas ven a diario pero que ninguna conocía por dentro. Se les explicó la importante misión que tiene asignada la unidad, no sólo limitada a tareas de enseñanza sino a otros cometidos que también van al servicio de la sociedad, como la colaboración permanente con las unidades de Búsqueda y Salvamento o el apoyo con el INTA para impulsar la industria nacional aeronáutica.

Durante el coloquio se trató sobre el beneficio que para el municipio supone albergar una escuela que forma a pilotos y mecánicos de helicóptero de los tres Ejércitos y Guardia Civil. Se constató la eficacia de las medidas adoptadas para la reducción de ruido de tráfico aéreo, en especial durante los vuelos nocturnos, y se demostró que, contrariamente a lo que en su día pudieron pensar, la remodelación de la pista no va a afectar al bienestar de los vecinos más próximos a la misma.

Posteriormente, el grupo inició un recorrido a pie por las diversas instalaciones de la Base Aérea. Visitaron los simuladores de vuelo, donde los profesores las permitieron seguir un simulacro de vuelo, se acercaron al comedor Base, a los alojamientos de tropa y al hangar de Mantenimiento donde apreciaron una exposición estática de HE-24, HE-25 y material SAR. El recorrido, al que se unió el alcalde y varios concejales, finalizó con la visita a la Torre de Control en donde disfrutaron con un entrenamiento de la Patrulla Aspa.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

70ª EDICIÓN DE LA FERIA GENERAL DE MUESTRAS DE ZARAGOZA

Como viene siendo tradicional, coincidiendo con las Fiestas del Pilar, entre 9 y el 17 de octubre de 2008 se ha celebrado la 70ª Edición de la Feria General de Zaragoza.

En el pabellón dedicado a las Fuerzas Armadas, uno de los que más aceptación suelen tener, sobre todo entre el público infantil, distintas unidades del Ejército del Aire ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza han participado con una muestra de sus materiales y actividades.

En horario ininterrumpido de 11:30 a 20:30, personal de la Agrupación Base, el Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo, Ala 31, Ala 15 y la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue, han atendido la exposición de material representativo de las unidades, llevando a cabo actividades y exhibiciones encaminadas a dar a conocer el trabajo del Ejército del Aire.

Durante la Feria se han realizado dos exhibiciones de perros a cargo de la E.T.E.S.D.A y otras tantas de la Sección de Guías y Perros Policías de la Agrupación Base.

Por su parte el EADA realizó una exhibición paracaidista en el exterior del recinto de la Feria en la mañana del día 13 de octubre.

Casi 150 personas de las distintas unidades han estado implicadas de alguna manera en las distintas actividades en la Feria, contribuyendo tanto el Ejército del Aire en particular como las Fuerzas Armadas en general, un año más a consolidar el prestigio adquirido en la sociedad zaragozana en el marco de sus fiestas.

ENTREGA DE CONDECORACIONES EN EL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 15 de octubre, en el Salón de Honor del Cuartel General del Ejército del Aire, se celebró el acto de imposición de condecoraciones, presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), José Jiménez Ruiz.

Entre los condecorados se encontraban el embajador Ramiro Fernández Bachiller, el catedrático Fernando de Arvizu y Galarraga y el empresario Eduardo Sánchez Muliterno, y miembros de la Guardia Civil, Cuerpo Nacional de Policía y Fuerzas Armadas.

En nombre de los condecorados, el embajador Ramiro Fernández Bachiller quien, con unas afectuosas palabras agradeció el reconocimiento que supone la concesión de las distintas condecoraciones.

El JEMA, felicitó a los condecorados, destacando la importancia y el reconocimiento de las personas y organismos que colaboran para que el Ejército del Aire realice y cumpla su misión.

VISITA A LA BASE AÉREA DE GETAFE DE LA FUNDACIÓN MASNATUR

El 17 de octubre visitaron las instalaciones de la Base Aérea de Getafe un grupo de personas de la Fundación MASNATUR, entidad benéfica de asistencia social a personas discapacidas, acompañados por voluntarios (ocho de ellos trabajadores de ISDEFE).

En la SATA se les dio la bienvenida, proyectándose un video sobre las misiones humanitarias en las que ha participado el Ala 35. Seguidamente, en la Sección de Perros Policía sus adiestradores mostraron las cualidades de obediencia y defensa que entrenan diariamente; Posteriormente visitaron uno de los T-21 estacionados en el aparcamiento de aeronaves; por último, personal componente de la Sección de Defensa Química y Contraincendios mostraron el material de trabajo con el que desarrollan sus cometidos.

La visita finalizó con la fotografía del grupo junto a un T-21, como recuerdo a esta inolvidable jornada que disfrutaron en las instalaciones de la Base Aérea de Getafe.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL EZAPAC Y MIEMBROS DEL 352D SPECIAL OPERATIONS GROUP REALIZAN EL EJERCICIO POPE 10

Durante las semanas del 17 al 29 de octubre, miembros del EZAPAC y del 352d Special Operations Group de la USAF llevaron a cabo el ejercicio POPE 10, dentro de las actividades programadas para este año.

Al tratarse de dos unidades similares en misiones y cometidos, el objetivo principal del ejercicio fue el intercambio de tácticas, técnicas y procedimientos utilizados habitualmente por unidades de operaciones aéreas especiales, además de compartir experiencias, equipo y lecciones aprendidas en las misiones en las que ambas unidades participan actualmente.

Durante la primera semana se llevaron a cabo diferentes actividades de adiestramiento como tiro, lanzamientos paracaidistas al mar y a tierra, conducción 4x4, combate en áreas edificadas, Inserciones mediante helicasting y fast rope con HD 21, reacción ante bajas propias y evacuación de heridos.

La segunda semana estuvo centrada en la planificación y ejecución de operaciones tanto de rescate de rehenes como de personal no combatiente y operaciones CSAR. Coordinadas por el Mando Aéreo de Combate, dichas actividades contaron con medios aéreos del Ala 14, Ala 12 y Ala 15, que permitieron una intensa instrucción e integración de los equipos TACP/FAC y JTACS de ambas unidades en misiones de apoyo aéreo cercano (CAS).

El ejercicio, realizado principalmente en las provincias de Murcia y Granada, tuvo como escenarios principales las instalaciones del Ejército del Aire en los Alcázares, Academia General del Aire y Escuela Militar de Paracaidismo. De igual forma, contó con la participación de personal de la Base Aérea de Alcantarilla y de la Unidad Médica de Aeroevacuación (UMAER), así como con medios aéreos del Ala 35 y 721 Esdron. de Fuerzas Aéreas, además de un MC-130 de la USAF.

El EZAPAC, unidad de operaciones especiales del Ejército del Aire, tiene como misión principal apoyar las operaciones aéreas, principalmente las que tienen como objeto alcanzar la superioridad aérea. En la actualidad, y desde 2004, el EZAPAC mantiene un destacamento permanente en el Teatro de Operaciones de Afganistán con la misión de proteger a las fuerzas españolas desplegadas mediante la conducción de operaciones de Apoyo Aéreo Cercano (CAS) y como parte de las tripulaciones de aeroevacuación médica.

15 ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DEL 153 ESCUADRÓN DEL ALA Nº 15

El 18 de octubre se cumplió el 15 aniversario de la creación del 153 SQN del Ala nº 15 con la misión genérica de proporcionar la instrucción de pilotos, hasta la calificación LCR, para las unidades dotadas con material C.15 y más concretamente:

- La instrucción de pilotos sin experiencia en C.15 hasta la obtención de la calificación LCR.
- La instrucción de pilotos que, habiendo tenido la calificación CR o LCR, en dicho material, la hayan perdido y deban recuperarla
- El desarrollo de cursos para instructores de vuelo.
- El mantenimiento de la aptitud CR-3 de los instructores.

A lo largo de estos 15 años el 153 escuadrón se ha convertido en la “cuna” de los pilotos de EF-18 de nuestro Ejército del Aire, llevando a cabo 28 cursos para un total de 216 pilotos, realizando más de 14.700 horas de vuelo y más de 8.100 sesiones de simulador. Asimismo, un número importante de pilotos (más de 150) han regresado al cabo de unos años para cumplir con los requisitos exigidos y recuperar la aptitud de vuelo en el C.15.

LA ESCUADRILLA DE HONORES DEL EJÉRCITO DEL AIRE (EDHEA) EN EL DÍA DE LAS PEÑAS DE CLUB ATLÉTICO DE MADRID

Por primera vez la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire estuvo presente el 19 de octubre en el Día de las Peñas que el Club Atlético de Madrid organiza anualmente para sus aficionados.

Para ello se desplazó una sección de 25 componentes a la gran zona de ocio que había preparado el Club Atlético de Madrid junto al estadio Vicente Calderón y donde se montaron una exposición estática de armamento, material y vehículos y una pista americana infantil. Además la Escuadra de Gastadores de la EDHEA realizo varias exhibiciones durante el día para disfrute de los asistentes.

RELEVO DE MANDO EN LA BASE DE APOYO AVANZADO DE HERAT

El 19 de octubre ha tenido lugar en la Plaza de España de la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat el acto de transferencia de autoridad (TOA) entre el coronel Isidoro Martínez Pérez y el coronel Jaime Martorell Delgado.

Al acto asistieron una amplia representación de autoridades locales y provinciales, encabezadas por el jefe del ejecutivo de la Gobernación de Herat, Aisladin Jami.

Asistieron también los senior de todos los países con representación en el RC-West, destacando entre las autoridades militares al general de brigada Santos Senra, senior español en Afganistán, así como el general de brigada Luis Callol Sánchez (general director de Sanidad del MAPER) y el jefe de Fuerza QiN, coronel del E.T. Luis Martínez Trascasa.

El acto de relevo comprendió dos partes diferenciadas. Inicialmente se realizó el relevo de la Base de Apoyo Avanzado (FSB) el cual estuvo presidido por el comandante del Mando Regional Oeste (RC-West), brigadier general Marcello Bellacicco.

A continuación se efectuó el relevo de Fuerza Herat, presidido por el subdirector general de Gestión de Personal del Mando de Personal, general de brigada Santiago Guillén Sánchez.

Con este acto, el coronel Martínez cierra un periodo de más de cuatro meses al mando de la FSB y Fuerza Herat, en el que alrededor de 600 personas entre españoles, italianos, americanos búlgaros, eslovenos y albaneses han estado bajo su mando.

En su discurso de despedida, el coronel Martínez deseó un futuro de paz y prosperidad para el pueblo afgano y remarcó el continuo compromiso de todos para proporcionar la deseada estabilidad a este país.

Por su parte, el brigadier general Bellacicco, recientemente nombrado RC-W COMMANDER, enfatizó la gran contribución del coronel Martínez como comandante de la FSB en el desarrollo de esta región de Afganistán en todos los aspectos según palabras de su predecesor, el brigadier general Claudio Berto.

A la finalización del acto militar se sirvió un almuerzo en las instalaciones de la FSB, a la que asistieron todos los participantes.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

36º REUNIÓN PLENARIA SAR-MEDOCC EN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

Del 18 al 21 de octubre tuvo lugar en la Base Aérea de Armilla la trigésimo sexta reunión plenaria SAR celebrada bajo el marco del acuerdo tripartito firmado entre Francia, Italia y España para la colaboración SAR en el área del Mediterráneo Occidental (SAR–MEDOCC).

La reunión plenaria SAR-MEDOCC, que se celebra cada dos años de manera rotatoria entre los tres países, fue presidida por el coronel José Antonio Guilló Rodes, jefe del Servicio de Búsqueda y Salvamento Aéreo (JESAR).

La delegación española estuvo compuesta por representantes de las unidades aéreas 801 SQN, 802 SQN, 803 SQN y Ala 78, y de los Centros Coordinadores de Salvamento (RCCs) de Madrid, Palma y Canarias. Por parte italiana contó con la participación de seis componentes de su fuerza aérea y otros tres de su guardia costera. Francia estuvo representada por un directivo del departamento SAR y otro del control militar. A la cita del tripartito acudió también Marruecos con dos representantes de su fuerza aérea en calidad de miembro observador.

En la reunión se trataron asuntos sobre: organización SAR de cada uno de los países participantes, ejercicios internacionales de adiestramiento con participación de medios aéreos, intercambios entre RCCs y vuelos de navegación entre países. Finalizó la misma con el compromiso por parte de Francia de hacerse cargo de la organización de la siguiente reunión restringida que tendrá lugar en el último trimestre del año 2011.

VISITA A LA ROTATIVA Y DE LA EDITORIAL DEL GRUPO "UNIDAD EDITORIAL"

El 19 de octubre, el personal de la Base Aérea de Cuatro Vientos tuvo la oportunidad de conocer de cerca uno de los medios de comunicación más importantes de este país.

Dentro del marco de actividades culturales organizadas por la OFAP de la unidad, un grupo de 30 personas, encabezadas por el coronel jefe de la base, visitó tanto la rotativa como la redacción del grupo "Unidad Editorial", que engloba diarios como "El Mundo", "Marca", "Expansión", etc., líderes en sus tiradas a nivel nacional.

En primer lugar, el grupo visitante se desplazó a la rotativa, en la localidad madrileña de Meco, donde dos representantes de la empresa Fabripress, Marta y Gloria, recibieron y acompañaron el grupo, explicando detalladamente el proceso de producción desde el papel en blanco hasta el periódico impreso, listo para su reparto y venta.

Gracias al extraordinario trato recibido por las dos representantes, se conoció "in situ" el interesante proceso de producción y los medios tecnológicos de última generación con los que cuenta la planta.

A continuación, se visitaron las instalaciones de la redacción, donde Belén y Alba, periodistas de "El Mundo", atendieron de manera excepcional al personal de esta base, guiando al grupo por todos los equipos de redacción de "Unidad Editorial". Allí, el personal asistente, conoció de cerca el ambiente de trabajo de redactores, diseñadores, maquetadores y resto de periodistas de publicaciones nacionales de relevancia.

Debido a que parte de los integrantes del grupo visitante, prestan sus servicios en la sección de Artes Gráficas del CECAF (Centro Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire), resultó significativo el continuo intercambio de inquietudes y pareceres con los profesionales de la redacción.

Finalizada la visita, el coronel jefe de la Base Aérea, hizo entrega de un obsequio, símbolo de la unidad bajo su mando, en agradecimiento a la atención prestada por todo el personal.

VISITA DE ALUMNOS DEL 5º CURSO DE LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE AL ALA 31 Y EADA

El 20 de octubre tuvo lugar la visita al Ala 31 y al Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) de los alumnos del 5º curso de la Academia General del Aire.

Esta visita se encuentra enmarcada dentro de su plan de estudios para el curso 2010/2011.

Los alumnos embarcaron en un avión T-19 a las 08:30 horas en la Base Aérea de Matacán con destino a la Base Aérea de Zaragoza, donde fueron recibidos por el coronel Otero, jefe del Ala 31. Seguidamente el comandante Paniagua les explicó las misiones realizadas por esta unidad en el pasado, así como los cometidos asignados y destacamentos actuales.

A continuación, iniciaron la visita que les llevó por el simulador de vuelo, un avión de transporte T10 y el museo de la unidad.

Finalizaron su recorrido en el EADA, donde el teniente coronel Cano, jefe de esta unidad les ofreció un briefing general. Posteriormente y acompañados por el capitán jefe de la Escuadrilla de Apoyo a la Movilidad fueron guiados hasta la exposición estática donde se les mostró el material de lanzamiento de cargas, de apoyo al aerotransporte y el específico de la sección CCT.

Concluida la visita se ofreció una comida de confraternización antes de su salida hacia Salamanca.

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MAGEN A LA BASE AÉREA DE VILLANUBLA Y 42 GRUPO DE FUERZAS AÉREAS

El 20 de octubre el general jefe del MAGEN, teniente general Fernando Lens Astray, visitó las instalaciones de la B. A. de Villanubla y 42 Grupo de Fuerzas Aéreas.

El general Lens fue recibido por el jefe de la Base Aérea de Villanubla, el coronel Ignacio Pimentel Llano.

La visita comenzó con una pequeña conferencia a cargo del coronel Pimentel y del teniente coronel Ricardo Iglesias de Paul, jefe del 42 Grupo de Fuerzas Aéreas; a continuación se visitaron las instalaciones del Escuadrón de Mantenimiento donde pudo comprobar las tareas de mantenimiento que se efectúan de los aviones D-4 (T-19B VIGMA), E-24 Bonanza y TR-12D. En los hangares el general jefe del MAGEN compartió inquietudes e impresiones con el personal civil y militar.

A continuación siguió con una pequeña visita a diferentes instalaciones de las secciones de automóviles, contraincendios, así como el Escuadrón de Tropa.

Para finalizar la visita el general jefe del MAGEN firmó el libro de honor de la unidad, dejando constancia de su visita.

VISITA AL ALA 11 DEL XII CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS

El 20 de octubre realizaron una visita al Ala 11 los alumnos del XII curso de Estado Mayor de las Fuerzas Armadas al objeto de conocer el funcionamiento y misión del Ala 11 y de los sistemas de armas que operan en ella.

Fueron recibidos por el coronel jefe del Ala 11 y los jefes de Grupo. A continuación se trasladaron a la sala de conferencias donde el coronel Fernández hizo una presentación para dar a conocer las particularidades de la base y la unidad en general.

Más tarde se trasladaron al simulador EF-2000 donde es entrenado todo el personal que trabaja directamente en el avión C.16. También visitaron el banco de pruebas del motor EJ-200 y el taller de electrónica para posteriormente trasladarse a la plataforma de aviones donde tuvieron ocasión de presenciar una exposición estática de los aviones P-3 y C.16. Finalmente comprobaron las cualidades en vuelo de este último.

Concluido el recorrido, se dirigieron al pabellón de oficiales donde, tras la firma en el libro de honor de la unidad por parte de Buenaventura López Rodríguez, contralmirante jefe de Estudios de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, tuvo lugar un almuerzo.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE UNA DELEGACIÓN DEL MINISTERIO DE DEFENSA DE LA REPÚBLICA DE COREA DEL SUR AL ALA 23

El 21 de octubre tuvo lugar en la Base Aérea de Talavera la Real y Ala 23, la visita de una delegación del Ministerio de Defensa de la República de Corea del Sur, encabezada por el general Park Pyung-Gou, y de la empresa EADS/CASA, acompañados por el general Rubén Carlos García Servert y otros representantes del Estado Mayor del Aire.

El personal de las delegaciones, fue recibido por el jefe de la Base Aérea, coronel Domingo Porras Antiller, y una comisión de la unidad en la Jefatura de la misma.

La jornada se inició con un briefing en el Grupo de FF.AA., a cargo del jefe de la Base Aérea sobre la unidad.

A continuación, se inició un recorrido por diferentes instalaciones de la Base, visitando las Escuadrillas de Vuelo, la Sección de Operaciones y la Sala de Equipo Personal del Grupo de FF.AA. En el Grupo de Material visitaron el simulador de vuelo, los Talleres de Motores, el Hangar de Mantenimiento, un avión F-5 en exposición estática, y resto de dependencias de la unidad.

La visita incluyó la realización de un vuelo en el avión F-5 por el coronel Youn Kie-Seong, jefe del Programa IMFACC de la delegación surcoreana.

Como punto final, visitaron el museo de la unidad. Seguidamente tuvo lugar una comida de despedida en el comedor del pabellón de oficiales, donde recibieron unos recuerdos de manos del coronel.

IV SEMINARIO SOBRE COMBUSTIBLE DE AVIACIÓN MILITAR

El 21 de octubre, presidido por el coronel jefe interino de la Jefatura de Apoyo Operativo del MAGEN Modesto Ruiz Cruz, se celebró en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA), la entrega de diplomas y clausura del IV Seminario de Combustibles de Aviación Militar, desarrollado en la misma del 18 al 21 de dicho mes.

Promovido por la (ETESDA), el seminario fue organizado por la Sección de Combustibles de la Jefatura de Apoyo Operativo del Mando Aéreo General, estando dirigido a responsables del servicio de combustibles y de laboratorio, formadores del área de combustibles de esta Escuela y técnicos-analistas de laboratorio de las unidades, centros y organismos del Ejército del Aire.

Impartido por la empresa OMADISA, el seminario constó de 5 bloques: Laboratorio de análisis y control de calidad de combustibles; seguridad en el trabajo de laboratorio; calidad en los laboratorios de ensayo; precauciones medioambientales y gestión de residuos, y almacenamiento y manipulación de combustibles.

Complementando a lo anterior fueron realizadas prácticas de laboratorio de todos y cada uno de los bloques temáticos, finalizando con un coloquio sobre las distintas problemáticas observadas en laboratorios de combustibles.

El coronel director de la ETESDA Juan Carlos Martín Torrijos dirigió una alocución a los participantes en el seminario en la que agradeció, especialmente, a Ciriaco Yestera Pérez, director general de OMADISA, su colaboración en la ejecución del mismo.

JORNADA EN LA BASE AÉREA DE CUATRO VIENTOS SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA INFECCIÓN VIH/SIDA

El 21 de octubre, se celebró en la Base Aérea de Cuatro Vientos una Jornada sobre la Prevención de la Infección VIH / SIDA. Gracias al convenio entre los ministerios de Defensa y Sanidad, un equipo de expertos del Instituto de Medicina Preventiva de la Defensa y de la Consejería de Sanidad del Ayuntamiento de Madrid, se desplazó a esta base aérea para desarrollar esta jornada informativa.

Dada la importancia y actualidad del tema tratado, la expectación e interés mostrado por el personal de esta unidad favoreció la relevancia de dicha jornada.

El desarrollo de las conferencias, contó con presentaciones sobre "infección por VIH / SIDA, el virus y generalidades", impartida por la comandante Moreno; "situación actual y estrategias preventivas", impartida por la doctora Inmaculada Gisbert Civera; "prevención del SIDA en el ámbito militar", impartida por la comandante Gálvez; finalizando este ciclo con "transmisión de la infección del VIH, las conductas de riesgo, prevención, talleres", impartida por el doctor Juan Carlos Diezma Criado.

La cercanía y familiaridad de este último conferenciante, unido a las continuas intervenciones de los numerosos asistentes, satisfizo ampliamente las expectativas creadas sobre la aceptación que esta Jornada pudiera tener.

Finalizado el programa, el equipo de expertos agradecieron al jefe de la unidad el apoyo y colaboración prestados para el desarrollo de esta interesante jornada, así como la motivación y predisposición de los cuadros de mando, para facilitar la asistencia a todo el personal y participar de este acto en el que se trató un tema de gran importancia y actualidad social que no debe quedar olvidado.

VISITA DEL XII CURSO DE ESTADO MAYOR DE LAS FUERZAS ARMADAS AL ALA 14

El 21 de octubre una comisión del XII curso de la Escuela Superior de las Fuerzas Armadas, compuesta por 53 oficiales y 4 profesores, realizó una visita al Ala 14 y Base Aérea de Albacete.

A su llegada a la unidad por vía terrestre, fueron recibidos por el coronel jefe del Ala 14 y Base Aérea de Albacete, Francisco Javier López Cillero, junto con los jefes de Grupo, SEA, jefes del 141 y 142 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y suboficial mayor.

Se inició la visita con un briefing a cargo del jefe del Ala 14 sobre la organización y cometidos asignados a la unidad, seguida de un coloquio.

A continuación visitaron las distintas instalaciones del Ala 14, donde se tuvo ocasión de comprobar la labor que se realiza tanto por el Grupo de Fuerzas Aéreas, como por los diferentes talleres del Escuadrón de Mantenimiento (revisiones, motores, electrónica, etc.) y Sección de Radar.

La visita incluyó una exposición estática del Mirage F-1M con gran parte de su abanico de armamento.

Una vez concluida la visita a las instalaciones, se celebró una comida en el pabellón de oficiales, en la que se realizó el tradicional intercambio de obsequios. Finalizada, la comitiva emprendió viaje para continuar con su programa de actividades.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

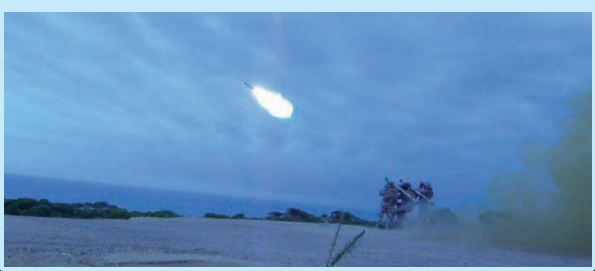
EL EADA LLEVA A CABO EL LANZAMIENTO DE DOS MISILES MISTRAL

El 22 de octubre, personal de la Escuadrilla SHORAD del EADA efectuó con éxito el lanzamiento de dos misiles MISTRAL. Para ello, se procedió al despliegue de dos puestos de tiro ATLAS/MISTRAL en el polígono de tiro de Médano del Loro (Arenosillo), en la provincia de Huelva.

El MISTRAL es un misil superficie-aire de guía infrarroja pasiva, con capacidad de acometer blancos a muy baja cota y reducida velocidad ("slow movers").

Los lanzamientos se realizaron en modo autónomo sobre un blanco que volaba a una distancia de 1000 metros y 300 metros de altura con una velocidad de 40 m/s.

Este lanzamiento ha permitido valorar la instrucción y el adiestramiento del Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo tanto en despliegues como en la propia operación de este sistema de armas, así como experimentar y evaluar el procedimiento de combate real frente a una amenaza puntual, aplicando, en la medida de lo posible, tácticas y técnicas que permitan, de una manera eficaz, segura y en secuencia lo más próxima a la realidad, la interceptación y el disparo de dicho armamento sobre los blancos previstos.



VISITA DE LA SUBDEF A LA BASE AÉREA DE ARMILLA

El 25 de octubre tras inaugurar un curso en el Mando de Adiestramiento y Doctrina (MADOC) del Ejército de Tierra, la subsecretaria de Defensa María Victoria San José Villacé aprovechó su viaje a Granada para visitar la Base Aérea de Armilla, acompañada del general director de su Gabinete, Carlos Sánchez Bariego, el general director interino de Enseñanza, Juan Carlos Muñoz Alcántara y el coronel subdelegado de Defensa en Granada, Juan Antonio Díaz Ripoll.

La visita se inició con una exposición por parte del coronel jefe de la Base Aérea, Ángel Valcárcel Rodríguez, sobre los aspectos genéricos de la unidad, incidiendo de manera más particular en aquellos que son de mayor interés para la Dirección General de Reclutamiento y Enseñanza Militar (DIGEREM) y la Dirección General de Personal (DIGENPER).

En el área de enseñanza se expuso el nuevo modelo de formación para pilotos de helicópteros, que está ya listo para implementarse a partir de enero de 2011, y que persigue racionalizar al máximo los recursos humanos y materiales disponibles para formar mayor número de pilotos, sin que ello suponga detrimento alguno en la calidad de enseñanza que imparte la escuela.

Se trata de un modelo que pretende pasar de la eficacia a la eficiencia aplicando para todos los alumnos unos criterios comunes auspiciados por los directores de Enseñanza del Ejército del Aire y Ejército de Tierra, que se fundamentan en la homogeneización de la enseñanza y en la concentración de esfuerzos. Así, en lo que respecta al Ejército de Tierra, se pretende que el Ala 78 y el CEFAMET integren sus capacidades para que los nuevos pilotos puedan adquirir en el plazo de un año continuado toda la formación y titulación que sus unidades de destino puedan precisar.

Protagonista importante de este modelo será la implantación progresiva de la enseñanza virtual. A tal fin, se expuso la excelente sinergia que hay con el MADOC y con la Universidad de Granada para seguir elaborando módulos de autoaprendizaje que, a través del Campus Virtual Corporativo de la Defensa (CVCDEF), permitan al alumno acceder en todo tiempo y de manera atractiva

e interactiva a toda la información contenida en libros y manuales educativos.

También se expuso la capacidad de la unidad para formar mecánicos, durante seis meses, entre el personal de tropa militar y guardias civiles, empezando con tiempo suficiente para adelantarse a la próxima necesidad de sustituir progresivamente al personal laboral dedicado a tareas de mantenimiento. También se comentó que se está analizando y desarrollando un "syllabus" que, adaptado al modelo de Bolonia, permita especializar a los suboficiales que vayan destinados como mecánicos a unidades de helicópteros.

En cuanto al área de personal, la subsecretaria visitó diversas instalaciones para comprobar las condiciones de vida y funcionamiento de la unidad, entre ellas el comedor de la base y el alojamiento de tropa. También visitó las instalaciones gestionadas por la Dirección de Asistencia al Personal (DAP) como la residencia de acción social para descanso de personal y familiares de tropa. Especial atención mereció la guardería, abierta desde el pasado mes de diciembre que, junto con la reciente ludoteca, permite conciliar los aspectos profesionales y familiares de todos sus beneficiados.

La subsecretaria se despidió firmando el libro de honor en donde escribió palabras de aliento para el personal de la unidad.

LA ESCUELA TÉCNICA DE LA LUFTWAFFE (TSLW1) VISITA LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

Durante los días 25 al 28 de octubre una delegación de profesores y alumnos de la Escuela Técnica de la Luftwaffe (TSLw1) encabezada por su coronel director Drexl Richard visitó la Academia Básica del Aire.

A su llegada a la Academia fueron recibidos por el coronel director, quien realizó una breve presentación y exposición sobre las diferentes misiones del centro.

La delegación alemana visitó los diferentes departamentos, entre los que prestaron especial atención a los sistemas REVIEN y MITS del edificio tecnológico.

El polideportivo de la ABA acogió una competición deportiva entre los alumnos de la Academia Básica del Aire y la Escuela Técnica de la Luftwaffe. Las actividades se completaron con varias visitas turísticas a la provincia leonesa.

DONACIÓN DE LIBROS POR LA FUNDACIÓN AENA

Las bibliotecas de los centros del Ejército del Aire han visto aumentados sus fondos bibliográficos gracias a un donativo de 1.600 libros que ha efectuado la Fundación Aena para repartir entre los 45 centros bibliotecarios de este Ejército, tanto a las grandes bibliotecas como para las pequeñas salas de lectura de las Bases Aéreas.

Fruto de la estupenda relación que tienen la Fundación Aena y el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, el pasado mes de octubre se hizo efectivo el envío de las 2 o 3 cajas –según el tamaño de la biblioteca receptora- de publicaciones editadas o patrocinadas por esta Fundación, obras realmente interesantes para las bibliotecas receptoras por ser de temática aeronáutica, incluyendo -entre otras- casi toda la colección de monográficos de las *Jornadas de Estudios Históricos Aeronáuticos* que organiza anualmente la Fundación, los cuatro volúmenes de *Guerra Aérea 1936/39* de Jesús Salas Larrazábal, o las novedades editoriales de 2010 sobre Emilio Herrera: *Ciencia aeronáutica* sobre el pensamiento científico del inventor, y *Ciencia en las ondas* que recoge las crónicas científicas emitidas por Emilio Herrera en Radio Paris durante el exilio.

Gracias a esta iniciativa, a partir de ahora las bibliotecas de los centros de enseñanza del Ejército del Aire también van a recibir las obras que publique la Fundación. De esta forma se va difundiendo la cultura aeronáutica, no solo técnica sino también histórica, por todos los centros del Ejército del Aire.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EVALUACIÓN DE SEGURIDAD DE VUELO DEL EMA A LA BASE AÉREA DE ALBACETE Y ALA 14

Del 26 al 28 de octubre, los componentes de la Sección de Seguridad de Vuelo (SESEV) del Estado Mayor del Aire, realizaron una evaluación de Seguridad de Vuelo a la Base Aérea de Albacete y Ala 14, acompañados por el OSV del MACOM.

A su llegada a la unidad por vía terrestre, fueron recibidos por el coronel jefe del Ala 14 y Base Aérea de Albacete, Francisco Javier López Cillero, junto con los jefes de Grupo, SEA, jefes del 141 y 142 Escuadrón de Fuerzas Aéreas y suboficial mayor.

El 26 de octubre se iniciaron las actividades con la conferencia sobre Seguridad de Vuelo impartida por el coronel jefe de la SESEV, seguida de cuestionarios para el personal de vuelo y reunión/presentación a cargo de los jefes de Grupo, jefes de Escuadrones y oficiales de Seguridad de Vuelo.

El 27 de octubre se continuó con la conferencia sobre Seguridad en Tierra impartida por el responsable de Seguridad en Tierra de SESEV, seguida de cuestionarios para el personal de Tierra, se activo el Plan de Reacción, continuando con la Evaluación de la Base y Ala 14.

El día 28 se prosiguió con una reunión con el jefe del Grupo de Material, jefes de escuadrones de Mantenimiento y Abastecimiento, jefes de escuadrillas y Talleres para analizar problemáticas y soluciones adoptadas, seguida de una evaluación de las dependencias de Mantenimiento.

Para finalizar, tuvo lugar una reunión para discutir sobre su resultado y evaluación final.

8º DUATLÓN BASE AÉREA DE CUATRO VIENTOS

El 27 de octubre, se celebró el 8º DUATLÓN Base Aérea de Cuatro Vientos. La prueba constaba de tres mangas: carrera (5 km), bicicleta MTB (20 km) y carrera (3 Km).

Esta prueba deportiva, de gran relevancia en esta Base Aérea, ha contado este año con 150 inscripciones de varias unidades militares y civiles, como UME, Guardia Real, Policía Local y Bomberos del Ayuntamiento de Alcorcón, Policía Nacional, etc.

La organización de la Prueba estuvo a la altura de las circunstancias que exige una competición de estas características, como así lo declararon numerosos participantes y por ello lo apoyan y patrocinan empresas como AMSTEL, Coca-Cola y SEUR.

Los participantes demostraron un alto grado de deportividad y sacrificio, dado la dureza de la prueba, sobre todo en la manga de bicicleta, desarrollada en el Parque de las Presillas, un entorno arbolado y ameno por su variedad y belleza.

El coronel jefe de la Base Aérea, José De Andrés Cuadra, asistió al comienzo de la carrera, para dar personalmente la salida e invitó a todos los participantes a un ágape para celebrar el éxito de la competición y agradecer su asistencia. A este acto, asistieron igualmente autoridades civiles del Ayuntamiento de Alcorcón, como el concejal de Deportes Fernando Cloute, el jefe de Bomberos Carlos Novillo y el concejal de Parques y Jardines Francisco Siles.

En este acto se entregaron los trofeos a los mejores clasificados. El ganador del 8º DUATLÓN B.A. Cuatro Vientos fue el capitán Fernando Domínguez Marín, destinado en la DGAM / INTERCDEF quien terminó en 1:09:15. La primera clasificada en la categoría femenina fue la soldado Nancy Medina Larios, destinada en la U.M.E. y finalizó el recorrido en 1:43:58.

Año tras año esta prueba supera el número de participantes y nivel de satisfacción. El cabo 1º Pedro Rodríguez Méndez, de la Sección de Deportes y organizador de esta edición, espera alcanzar en la próxima el doble de inscripciones.

EL RCC CANARIAS PARTICIPA EN EL EJERCICIO TAMARIS 10

El 27 de octubre el Centro Coordinador de Salvamento (RCC) Canarias participó en el ejercicio Tamaris 10 que, organizado por las Reales Fuerzas Aéreas de Marruecos, tuvo lugar en aguas situadas frente a la ciudad de Casablanca. Dos oficiales portugueses asistieron como observadores al mismo.

El día previo al ejercicio se realizó en la Academia Internacional de Aviación Civil (AIMAC) un seminario SAR, en el que tomaron parte distintos representantes civiles y militares relacionados con el ámbito del salvamento, la seguridad y las emergencias (Fuerza Aérea, Armada, COSPAS SARSAT, Aviación Civil, Bomberos, etc.).

El ejercicio fue del tipo "salvamento en mar" (SAMAR). Se trataba de localizar dos figurativos sobre el mar. La zona de búsqueda comprendía un área de 25 por 10 NM dividida en dos partes, cada una con un figurativo. Los medios de búsqueda eran tanto de superficie como aéreos y correspondían a la Marina Real, la Fuerza Real Aérea y a la Policía marroquí (Gendarmerie).

La participación en este ejercicio es fruto del Acuerdo Técnico de Cooperación y Ayuda Mutua entre los organismos operativos de búsqueda y salvamento de las Reales Fuerzas Aéreas de Marruecos y del Ejército del Aire.

EL 802 ESCUADRÓN/RCC CANARIAS PARTICIPA EN EL EJERCICIO FAMEX 2010 REALIZADO EN LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

El 27 de octubre wl 802 Escuadrón/RCC de Canarias participó en el FAMEX 2010; un ejercicio organizado por la Armada y Sanidad Exterior.

Durante el ejercicio se realizó un simulacro de asalto a un buque pesquero ("Miguel de Cervantes", de la naviera REMASA) tomado por piratas, como parte de los ejercicios que se desarrollaron en Canarias en beneficio del adiestramiento de la seguridad marítima y la activación del protocolo de actuación ante una situación de emergencia de salud pública.

Para conseguir tal fin se solicitó que un helicóptero del 802 Escuadrón/RCC Canarias localizase al pesquero y realizase un reconocimiento de inteligencia que permitiese confirmar la presencia de piratas a bordo. Posteriormente, se transportó un equipo de asalto, de Infantería de Marina, desde la Base del Arsenal de Las Palmas hasta el patrullero "Centinela" mediante Fast Rope (maniobra que consiste en descender por medio de una "cuerda" desde el helicóptero hasta el barco), que realizó el abordaje al barco pirateado mientras el Superpuma daba apoyo por el fuego mediante un "tirador".

VISITA DEL JEMA A LA BASE AÉREA DE MATACÁN

El 27 de octubre el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire efectuó una visita de trabajo a la Base Aérea de Matacán y su Grupo de Escuelas, acompañado del suboficial mayor del Ejército del Aire.

El coronel jefe de la base informó al JEMA de la situación, potenciales, particularidades y futuros retos a los que se enfrenta la unidad. Finalizado el mismo, se inició un recorrido a pie por la base.

El JEMA mostró un gran interés por los trabajos, formación y preparación del personal, profesorado y alumnado, de las mujeres y los hombres destinados o cursando estudios en la base, y más en concreto los de los Grupos de Adiestramiento, Enseñanza y Material, donde recibió detalladas y pormenorizas explicaciones en cada una de las dependencias visitadas.

Por último, el general Jiménez Ruiz se trasladó a la sala de conferencias de la unidad, donde departió con una representación de todo el personal del Grupo de Escuelas de Matacán, y donde recordó una vez más a los presentes la importancia del ahorro, esfuerzo y lealtad de todos y cada uno de los eslabones que forman la gran cadena humana del Ejército del Aire.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL 802 ESCUADRÓN/RCC CANARIAS PARTICIPA EN UN SIMULACRO DE ACCIDENTE AÉREO EN EL AEROPUERTO DE LA GOMERA

Durante la mañana del jueves 28 de octubre, el 802 Escuadrón/RCC de Canarias ha participado, con un helicóptero Super Puma, en el simulacro de un accidente aéreo en el Aeropuerto de la isla de La Gomera, organizado por la dirección del citado aeropuerto.

El ejercicio consistió en el simulacro del accidente de un avión de pasajeros de una línea aérea local, con 42 ocupantes a bordo más cuatro tripulantes. Al lugar del accidente acudieron los Bomberos del Aeropuerto, una unidad de la Cruz Roja, la Guardia Civil y la Unidad Militar de Emergencias (UME), así como la Policía Judicial.

Desde que se declara el accidente, la Sala Operativa CECOES 112, requiere medios SAR para colaborar en el rescate de las posibles víctimas del siniestro simulado; se activa al helicóptero del 802 Escuadrón que, una vez en zona, procede a la evacuación de 10 supervivientes para ser trasladados en varias rotaciones al Hospital Universitario de Canarias (Tenerife). También participa un helicóptero del Gobierno de Canarias, con base en la isla de El Hierro, que evacuó a 8 personas más.

ACTO DE EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES E IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES, EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 29 de octubre se celebró en la Base Aérea de Zaragoza, bajo la presidencia del general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Francisco Molina Miñana, un acto militar de exaltación de virtudes militares e imposición de condecoraciones a personal militar y civil de las distintas unidades ubicadas en la base.

Para dicho acto se constituyó una Escuadrilla de Honores formada por:

- Estandarte de la Agrupación Base.
- Escuadra de Gastadores de la Agrupación Base.
- Dos secciones de tropa integradas por personal de las distintas unidades ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza.
- Una sección de tropa del EADA.

En el acto, se comentó el artículo 20 de las RR.OO. para las Fuerzas Armadas, referente a la “disponibilidad para el servicio”.

Posteriormente, se procedió a la entrega de condecoraciones, de la Real y Militar Orden de San Hermenegildo, del Merito Aeronáutico y a la Constancia en el Servicio al personal de las distintas unidades ubicadas en la base.

Por último, y tras el homenaje a los que dieron su vida por España, se llevó a cabo el tradicional desfile militar a cargo de las Fuerzas participantes en el acto.

LA ASOCIACIÓN DE VETERANOS PARACAIDISTAS DEL EJÉRCITO DEL AIRE PRESENTA SUS CREDENCIALES

La recién creada asociación de veteranos paracaidistas del Ejército del Aire (ASVEPAREA), siguiendo su programa de visitas protocolarias, realizó un viaje a Madrid para presentar sus credenciales a distintas autoridades militares

Su socio de honor, general de división Mariano Gómez Muñoz, seguramente el paracaidista vivo más antiguo de España, actualmente en la reserva, consiguió una coordinación tal de las distintas audiencias que en un mismo día permitió a la junta directiva de ASVEPAREA presentarse a los cargos del Ejército del Aire y de la Hermandad de Veteranos de mayor autoridad y responsabilidad y entregarles sus credenciales. Además de promotor de la asociación y coordinador de las visitas, dedicó su tiempo para acompañar y presentar en todas las visitas en las que fueron recibidos muy amablemente, con un trato cordial y amistoso, y finalmente compartió mesa y mantel departiendo con todos las experiencias de toda una fructífera vida militar a la que se ha dedicado con entusiasmo, esencialmente al paracaidismo del que es historia viva, escuchando de su boca relatos desde los años 1940 relativos al primer Escuadrón de paracaidistas del Ejército del Aire, cuyo mando ostentó con los empleos de comandante y teniente coronel durante 17 años.

Las audiencias se iniciaron el 29 de octubre, la designada por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, para recibir a la Asociación en audiencia. Fueron recibidos con gran interés por parte del JEMA, el cual expresó su agrado por la creación de la asociación, prometiendo ayudar a ASVEPAREA en la medida que la disponibilidad de medios permitiese. El presidente, Tomás Tejerina García, le hizo entrega de una copia de los estatutos y unos obsequios de la asociación, tras lo cual departió largo rato en forma distendida con todos los miembros de la junta directiva y socios de honor que nos acompañaron.

A continuación fueron recibidos en su despacho por el general de división Ángel Moreno Josa, paracaidista de mayor graduación en activo del Ejército del Aire. Es el organizador de la celebración del 63 aniversario del primer lanzamiento paracaidista en España, que tendrá lugar en la Base Aérea de Alcantarilla el 21 de enero de 2011. El general Moreno Josa informó que contaría con la participación como invitados de los componentes de la Asociación de Veteranos Paracaidistas del Ejército del Aire. También expresó la buena acogida que ha tenido en el Ejército del Aire la creación de esta asociación. Aprovechando la audiencia, nuestro presidente informó al general de su nombramiento como socio de honor de ASVEPAREA por los méritos contraídos en el ejercicio de su actividad paracaidista, haciéndole entrega del carnet que le acredita como tal.

Acto seguido fueron agasajados con un excelente y muy oportuno desayuno, ofrecido por el coronel José Miguel Jiménez García, quien ostenta el mando del Grupo de Seguridad del Cuartel General del Aire y que anteriormente había desempeñado el mando del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas durante tres años, y antes fue jefe de la Patrulla Acrobática de Paracaidismo del Ejército del Aire.

Posteriormente los componentes de la asociación se trasladaron al cuartel Infante D. Juan, sito en el Paseo de Moret 33, sede de la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y Guardia Civil, cuyo presidente, el general del Aire Eduardo González-Gallarza Morales, acogió con gran afecto y satisfacción a la recién creada asociación, significando que era necesario que los paracaidistas del Ejército del Aire dispusieran de una asociación que les representara en los foros nacionales e internacionales; en este punto el presidente de ASVEPAREA recordó que la idea originaria para su creación había procedido también del general Gómez Muñoz.

El general Gallarza presentó al teniente general del Ejército del Tierra Emilio Pérez Alemán, presidente de la Federación Nacional de Asociaciones de Veteranos Paracaidistas de España (FENASVPE) que integra todas las Asociaciones de Veteranos Paracaidistas (ASVEPAS). FENASVPE

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

ejerce la importante función de coordinar con la Unión Europea Paracaidista (UEP) las actividades que se realizan conjuntamente. La UEP está formada por ocho países europeos incluyendo a España. Para lograr sus fines sociales FENASVPE estimula las asociaciones a la asistencia y participación en los encuentros de veteranos que organicen las unidades paracaidistas, así como los actos y ceremonias castrenses a las que sean invitados.

El presidente de la asociación de veteranos paracaidistas del Ejército del Aire (ASVEPAREA) hizo entrega a los presidentes de la Real Hermandad de Veteranos de las Fuerzas Armadas y de FENASVPE de la solicitud formal y de la documentación necesaria para que la nueva asociación se integre en ellas; ambos se mostraron decididos a superar todos los obstáculos para que ello se realice a la mayor brevedad de tiempo posible, dada su trascendencia para el futuro de la asociación.

Por último, el general Gómez Muñoz también organizó el almuerzo que, a cargo de la Agrupación del Cuartel General, tuvo lugar en el comedor de la Casa del Aviador, situada dentro del mismo Cuartel General del Aire.

Con esto finalizó satisfactoriamente la misión de la Asociación en Madrid. Los componentes de la Junta Directiva, asistidos por los socios de honor general Gómez Muñoz y José Luis Garmendia, fueron: presidente Tomás Tejerina García, vicepresidente Luis Rivas López, tesorero Juan Imbernón. Vocales Federico Manresa Guerrero, Fulgencio de Sande Bermejo, Antonio Imbernón Miras y Francisco Vicente Parra.

CROSS IV MEMORIAL CAPITÁN DE LA PASCUA EN LA FSB DE HERAT

El 31de octubre se celebró el Cross IV Memorial capitán De la Pascua en la FSB de Herat (Afganistán). Con motivo del aniversario del fallecimiento del capitán médico De la Pascua acaecido en Herat el 24 de octubre de 2005, se le ha rendido homenaje por parte del XVII contingente, con una participación de 130 corredores hombres y mujeres de distintas nacionalidades, españoles, italianos, americanos y albaneses, en un circuito de 6 Km., en una mañana radiante y con la única dificultad del polvo como su nombre indica, Campamento Camp Arena. Antes de la salida se guardó un respetuoso minuto de silencio por parte de todos los presentes.A la finalización el FSB COMMANDER coronel Jaime Martorell dirigió una breve alocución y se procedió a la entrega de trofeos por parte de la organización.

Siendo los resultados:

– Ganador absoluto: Filippo Marzin, Italia, 2º Marco Carbonetti Italia y 3º Roberto Prado Vizoso España.

– Categoría veteranos A. 1º Máximo Spina Italia, 2º Aurelio De Maio Italia, 3º Máximo Sinopoli Italia.

– Categoría Veteranos B. 1º Luis Martínez Corral España, 2º Fernando Rollo Italia, 4º y 5º de la clasificación general, 3º José A. Llorens España.

– Categoría féminas absolutas: 1ª Alexandra Piccini, Italia, 2ª Noemí Velasco González, España, 3ª Miriam Higueras, España.

116 CONGRESO DE MEDICINA MILITAR DE ESTADOS UNIDOS

Del 31 de octubre al 4 de noviembre una delegación española, encabezada por el general director de Sanidad del Ejército del Aire, asistió al 116 Congreso de Medicina Militar de Estados Unidos, celebrado en Phoenix (Arizona). El congreso sirve como punto de encuentro e intercambio de ideas en el ámbito de la Sanidad Militar, y también por parte del ámbito civil norteamericano relacionado con la Defensa. Asimismo, se ha venido potenciando en los últimos años, la participación de delegaciones internacionales de la sanidad militar de los cinco continentes.

La delegación española presentó tres trabajos:

– "Spanish model of MEDEVAC: ISAF experience". Presentado por los capitanes médicos: Armando Munayco, Marco De Nicolás y Ricardo Navarro.

– "The Spanish HELISAF into the Afghan Operations Theater". Presentado por la capitán enfermera Isabel Ortiz.

– "Influence of psychological factors in the sleep quality of deployed personnel". Presentado por los capitanes psicólogos Raúl Sampedro, Ángeles Muñoz y Jaime Más.

El congreso permitió asimismo conocer de primera mano los equipamientos y avances tecnológicos más actuales en el ámbito de la sanidad militar.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA MAESTRANZA AÉREA DE ALBACETE PREPARA EL MOTOR DE UN MIG-17 PARA EL MUSEO DE AERONÁUTICA

La Maestranza Aérea de Albacete (MAESAL) viene desarrollando desde el año 2007 un programa de restauración y mantenimiento de aviones expuestos en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica (MAA) del SHYCEA. Dentro de este programa, MAESAL recibió en 2009 un avión MIG-17 fabricado por la firma Mikoyan, de la antigua Unión Soviética.

Obtenido por una donación privada, llevaba el motor instalado, por lo que el MAA solicitó a MAESAL el desmontaje del mismo (KLIMOV.VK-1) y su preparación para exposición, al no disponer en inventario de ningún motor ruso.

MAESAL aceptó el encargo, a pesar de no disponer de documentación técnica ni utillaje. No obstante, en lugar de documentación técnica se ha conseguido encontrar en Internet fotografías que mostraban la instalación del motor y se ha fabricado utillaje a medida, improvisando lo necesario. El resultado es que se ha conseguido desmontar el motor sin dañar la célula, que será ensamblada de nuevo y permitirá la exposición por separado del motor y el avión.

El 2 de noviembre ha sido enviado el motor KLIMOV.VK-1 al MAA en una bancada construida al efecto por MAESAL y en breve se enviará el avión, pintado en los colores designados, con lo que los fondos del MAA se verán enriquecidos con un motor de gran importancia en el desarrollo de la aeronáutica mundial así como un avión que aunque no ha operado en España, ha tenido gran relevancia internacional.

PARTICIPACIÓN DEL SEADA EN EL EJERCICIO SIRIO 10

Entre los días 2 y 5 de noviembre el Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo participó en el ejercicio SIRIO integrándose con el Ala 11 durante la fase CPX del mismo, junto con la UDAAA (Unidad Desplegable de Artillería AntiAérea) nº 3 del ET en el BOC de la B.A. de Morón, con el fin de proporcionar Protección de la Fuerza a la unidad conjunta activada a tal efecto durante la fase LIVEX.

El SEADA desplegó una fuerza de dos secciones más personal de puesto de mando y apoyo, que se complementó con personal del grupo de seguridad del Ala 11. Del mismo modo, desplazó a la zona todos los medios técnicos de seguridad, armamento colectivo, vehículos y sistemas de comunicaciones terrestres, aéreas y satélite que se estimaron precisos para proporcionar de manera efectiva, realista y sostenible en el tiempo seguridad y defensa activa al Área Táctica de Responsabilidad (TAOR) que se definió en torno a los puntos vitales para la operatividad de las operaciones aéreas implicadas en el ejercicio.

Durante el desarrollo del mismo, las fuerzas de FP en conjunción con el sostenimiento del plan de seguridad establecido, tuvieron que hacer frente a diversas incidencias inducidas de forma simulada por la dirección del ejercicio para evaluar la capacidad del escuadrón y la preparación de sus componentes; así como adaptarse y dar respuesta a eventualidades reales sobrevenidas. Todas ellas fueron resueltas satisfactoriamente, concluyéndose que el ejercicio resultó muy beneficioso para complementar el entrenamiento del SEADA y la unidad apoyada en materia de integración de fuerzas, protección de la fuerza y planes de seguridad.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

MISIÓN DE SALVAMENTO A UN ENFERMO CON MALARIA

El 4 de noviembre el 802 Escuadrón de FFAA/RCC Canarias realizó una misión de salvamento (aeroevacuación) de un tripulante con malaria del barco portacontenedores "Grande Argentina", con bandera de Gibraltar, que se encontraba a unas 200NM al sur de Gran Canaria. La misión fue requerida por Salvamento Marítimo a través de su centro coordinador en Las Palmas.

Para la misión, se utilizaron un helicóptero Superpuma y un avión Fokker-27 que le daba cobertura. El helicóptero recogió al enfermo desde el barco, mediante una operación de izado por grúa. Ya con el evacuado a bordo, se puso rumbo al hospital Dr. Negrín en Las Palmas, donde quedó ingresado. Desde el RCC Canarias se realizaron todas las acciones de coordinación necesarias (apertura de la helisuperficie del citado hospital, atención de los servicios sanitarios,...).

IMPOSICIÓN DE FAJA AL GENERAL DE BRIGADA RUBÉN CARLOS GARCÍA SERVERT

El 5 de noviembre tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General del Ejército del Aire, el acto de imposición de faja al general de brigada Rubén Carlos García Servert, jefe de la División de Planes del Estado Mayor del Ejército del Aire.

El acto fue presidido por el teniente general Juan Luis Abad Cellini acompañado del general de división Francisco Javier García Arnáiz, segundo jefe del Estado Mayor del Aire.

La toma de posesión se inició con la lectura del Real Decreto por el que se le promovía al empleo de general de brigada del Cuerpo General del Ejército del Aire al coronel Rubén Carlos García Servert. Tras la lectura del Real Decreto, el teniente general Abad Cellini impuso la faja al nuevo general. El general Servert pronunció unas palabras de agradecimiento y reconocimiento a superiores, compañeros, subordinados y familiares. A las palabras del general Servert, correspondieron tanto el teniente general Abad Cellini como el general García Arnáiz.

Además de personal militar y civil del Estado Mayor del Aire, al acto asistieron, invitados civiles, compañeros de promoción y oficiales y suboficiales de otras unidades del Ejército del Aire.

FUTUROS INGENIEROS AERONÁUTICOS VISITAN LA BASE AÉREA DE ARMILLA

Durante la mañana del 5 de noviembre la Base Aérea de Armilla y Ala 78 recibía a medio centenar de alumnos de la Universidad de Sevilla, miembros de la asociación de estudiantes de Ingeniería aeronáutica EUROAVIA Sevilla.

Fueron recibidos por el coronel jefe de la unidad, Ángel Valcárcel Rodríguez, quien les explicó el funcionamiento de la misma. Recalcó la tarea que llevan a cabo los ingenieros aeronáuticos en el Ejército del Aire y en concreto en la Base Aérea de Armilla, así como los mecánicos del Ala 78, sin cuyo trabajo sería imposible el perfecto engranaje en las tareas de vuelo y misiones de la unidad.

El grupo disfrutó de los entrenadores del HE-24 y HE-25, y apreció la pericia de profesores y alumnos en la solución de diferentes alarmas que puedan surgir durante el vuelo de los aparatos con los que cuenta el Ala 78.

En el hangar de Mantenimiento el capitán del cuerpo de Ingenieros Julio Martín, junto al brigada Porras (mecánico de la unidad), impartieron una lección en la que aclararon las dudas y curiosidades de los futuros ingenieros.

La Patrulla Aspa puso punto y final a la visita con un ensayo de diferentes maniobras que hizo las delicias del público congregado en las inmediaciones de la Torre.

TOMA DE POSESIÓN DE MANDO DEL GENERAL JEFE DE LA BASE AÉREA DE TORREJÓN Y JEFE DE LA AGRUPACIÓN DE DICHA BASE

Presidido por el general jefe del Mando Aéreo General, teniente general Fernando Lens Astray, se celebró el 5 de noviembre en la Base Aérea de Torrejón, la toma de posesión como jefe de Unidad y de la Agrupación de dicha base del general Luis Miguel Yagüe Herreros, que relevaba al jefe accidental, el coronel Angel Gomez Talavera.

Tras recibir novedades, el teniente general Lens ocupó el podio donde le fueron rendidos los honores que por ordenanza le corresponden, siendo los encargados de ello la Escuadrilla de Honores de la Base, con el estandarte del Ala 12 y guiones de la Agrupación Base, ESTAER, CESAEROB, 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, CLAEX, GRUCEMAC, 45 Grupo de Fuerzas Aéreas, 43 Grupo de Fuerzas Aéreas, 47 Grupo de Fuerzas Aéreas, la Unidad de Música del Mando Aéreo General y Escuadra de Gastadores.

A su conclusión el general jefe del MAGEN pasó revista a las fuerzas participantes para, a continuación, saludar a las formaciones de oficiales, suboficiales y tropa, y dar la bienvenida a la nutrida representación de autoridades civiles y militares que honraban el acto con su asistencia.

Terminada la revista y los saludos de rigor, dio comienzo la celebración en sí de la toma de posesión, durante la cual el general Yagüe procedió a jurar su nuevo cargo con la solemnidad y serenidad que impone el momento, ante la Bandera de España y en presencia de su unidad y de todas las autoridades e invitados allí presentes.

A continuación se procedió a interpretar el himno del Ejército del Aire, para seguidamente rendir homenaje a los que dieron su vida por España, momento en el cual se depositó una corona en el instante que una formación de dos aviones MC Donnell Douglas F-18 -Hornet- sobrevolaban el monolito a los acordes del "toque de oración".

Por último las fuerzas participantes desfilaron ante la autoridad que presidía el acto, el teniente general Lens.

Finalizadas las formalidades del protocolo, el general Lens Astray saludó y conversó con todos los asistentes.

56º CURSO DE CONTROLADOR AÉREO AVANZADO

Del 8 al 19 de noviembre ha tenido lugar el 56º Curso FAC (Forward Air Controller – Controlador Aéreo Avanzado) obteniendo dicha especialidad 7 oficiales del Ejército del Aire y 3 de la Armada española. Además ha obtenido certificado como Supervisor (SUP-FAC) otro oficial del Ejército del Aire.

Entre los días 8 al 12 se desarrolló la fase teórica en la Base Aérea de Talavera la Real, y del 15 al 19 tuvo lugar la fase práctica que se ha llevado a cabo dentro del Ejercicio Acuario II/10. En dicho ejercicio, desarrollado en las instalaciones del Polígono de tiro de Bárdenas (Navarra) y el campo de entrenamiento de San Gregorio (Zaragoza), se obtienen las calificaciones de dichos controladores aéreos avanzados.

El curso fue dirigido por el Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque recibiendo el apoyo del EZAPAC (Escuadrón de Zapadores Paracaidistas), aportando conferenciantes para la fase teórica e instructores, equipos y personal de apoyo para el Ejercicio Acuario.

También se contó con la presencia del Ejército de Tierra para la realización del curso de OFA (Observador de Fuego Avanzado) en la fase práctica.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL JEFE DEL SISTEMA DE MANDO Y CONTROL AL GRUPO MÓVIL DE CONTROL AÉREO

El 10 de noviembre, el general jefe del Sistema de Mando y Control José Luis Triguero de la Torre, realizó su primera visita oficial al Grupo Móvil de Control Aéreo (GRUMOCA). A su llegada fue recibido por el coronel jefe del GRUMOCA Jesús Mª González García.

Tras recibir los honores de ordenanza, el general acompañado por el coronel, pasó revista a las fuerzas y presenció el desfile de la Unidad de Honores de la Unidad, precedida de una sección de vehículos.

La visita comenzó con una exposición del coronel en la sala de juntas sobre la organización, misiones y situación actual del Grupo Móvil de Control Aéreo. A continuación, el general jefe de la JSMC visitó las distintas instalaciones y dependencias del Grupo conociendo también todo el material con que cuenta la unidad.

Tras la visita a las instalaciones, el general Triguero dirigió una alocución a todo el personal, destacando el papel del GRUMOCA como unidad de carácter expedicionario y el reto que representa la próxima entrega del ARS desplegable (centro de control de misiones aéreas, vigilancia e identificación). Posteriormente, se procedió a la firma en el libro de honor de la unidad.

El GRUMOCA tiene su origen en la Escuadrilla de Control Aerotáctico que se creó en Tablada el día 10 de junio de 1966. La unidad actual tiene como misión desplegar y operar los medios de mando, control y comunicaciones necesarios para apoyar las operaciones aéreas.

El Grupo Móvil de Control Aéreo ha estado presente, en todos los destacamentos que el Ejército del Aire ha tenido fuera de España.

VISITA DE LA REAL HERMANDAD DE VETERANOS DE LAS FA'S AL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA

El 10 de noviembre miembros de la Real Hermandad de Veteranos de las FA's visitaron las instalaciones del Acuartelamiento Aéreo de Tablada.

Fueron recibidos por el coronel Juan Miguel González Antequera, jefe del Acuartelamiento, que les dirigió unas palabras de bienvenida. Posteriormente fueron trasladados a dependencias del Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo, en donde visitaron una exposición estática de material y medios de dicho Escuadrón.

Seguidamente, en el centro social deportivo y cultural de oficiales de Tablada, asistieron a un concierto que interpretó la Unidad de Música del ACAR, finalizando la visita con una misa, ofrecida en la capilla del acuartelamiento y una comida en el citado centro social.

EVACUACIÓN DE UN TRIPULANTE DEL PATRULLERO DE LA ARMADA "CAZADORA" AL NORTE DE LANZAROTE

El 11 de noviembre, el 802 Escuadrón de FFAA/RCC Canarias realizó una misión de salvamento, a petición del Mando Naval de Canarias, de un suboficial del patrullero de la Armada "Cazadora", que presentaba vómitos hemorrágicos severos.

La maniobra se realizó a unas 70 NM al norte de Lanzarote, para la que se utilizó un helicóptero Superpuma y un avión Fokker-27. Después de la operación de izado por grúa el helicóptero puso rumbo a la helisuperficie del Arsenal Militar de Las Palmas, donde fue recogido por personal sanitario de la Armada para su evaluación y tratamiento.

VISITA DEL MINISTRO DE DEFENSA DE KAZAJSTAN A LA EMACOT

El 11 de noviembre ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT) la visita del ministro de Defensa de Kazajstan, Abilbek Jaxybekob acompañado de una delegación de autoridades entre las que cabe destacar el vice-ministro de Defensa, el embajador en España, el comandante del Ejército de Astana y el jefe de la Dirección de Mantenimiento técnico del Ministerio de Defensa.

A su llegada a la Escuela fueron recibidos por el general segundo jefe del MAGEN, general de división Miguel Moreno Alvarez y por una delegación de la EMACOT encabezada por el coronel director, Emmanuel Fernández Andrés.

Una vez en el salón de actos y tras unas palabras de bienvenida del general Moreno, el coronel director hizo una presentación de la Escuela, en la que dio a conocer su misión, organización, personal y medios. Destacó la importancia del simulador de defensa aérea en la formación de los oficiales y suboficiales de la especialidad y sus capacidades, que como réplica del sistema de mando y control, permite realizar un entrenamiento con la fidelidad de los escenarios reales. Su desarrollo y evolución ha sido posible, en buena medida, gracias a la experiencia operativa adquirida en sistemas equivalentes así como a las posibilidades técnicas desarrolladas por la industria nacional.

El responsable del departamento, capitán Juan Ballesteros, explicó a continuación las capacidades operativas del simulador para la formación de los alumnos en las funciones de: vigilancia, identificación y control del espacio aéreo.

Posteriormente y tras una breve explicación de la actividad a realizar, se desarrolló en la sala del simulador de defensa aérea, una interceptación sobre un blanco no identificado abriéndose un interesante turno de preguntas.

Finalmente, tras la firma en el libro de honor de la EMACOT por parte del ministro, se dio por finalizada la visita.

IMPOSICIÓN DE FAJA AL GENERAL DE BRIGADA FERNANDO FERNÁNDEZ DE BOBADILLA Y HASTINGS

El 12 de noviembre tuvo lugar en el salón de actos del Cuartel General del Ejército del Aire, el acto de imposición de faja al general de brigada Fernando Fernández de Bobadilla y Hastings, jefe de la División de Logística del Estado Mayor del Ejército del Aire.

El acto fue presidido por el general de división Francisco Javier García Arnaiz, segundo jefe del Estado Mayor del Aire, acompañado por el general de división Yago Fernández de Bobadilla y Bufalá.

La toma de posesión se inició con la lectura del Real Decreto por el que se le promovía al empleo de general de brigada del Cuerpo General del Ejército del Aire al coronel Fernando Fernández de Bobadilla y Hastings.

Tras la lectura del Real Decreto, el general de división Yago Fernández de Bobadilla y Bufalá impuso la faja al nuevo general.

El general Fernández de Bobadilla y Hastings pronunció unas palabras de agradecimiento y reconocimiento a superiores, compañeros, subordinados y familiares. A las palabras de éste, correspondió el general García Arnaiz.

Además de personal militar y civil del Estado Mayor del Aire, al acto asistieron invitados civiles, compañeros de promoción, oficiales y suboficiales de otras unidades del Ejército del Aire.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL 802 ESCUADRON DEL SAR DE CANARIAS REALIZA UNA EVACUACIÓN MÉDICA DESDE DAKAR (SENEGAL)

El 12 de noviembre un avión D.2 (Fokker 27) del 802 Escuadrón con base en Gando se trasladó al aeropuerto de Dakar, Senegal, para realizar la aeroevacuación de un marinero herido.

Solicitado por el Centro Coordinador de Salvamento Marítimo de las Palmas, el marinero de nacionalidad holandesa y tripulante del barco "Franzisca", había sido atendido en el buque hospital "Esperanza Del Mar" y presentaba heridas graves en una mano.

El avión regresó con el enfermo a bordo a la Base Aérea de Gando, donde tomó tierra a las 20:30 horas. El marinero fue trasladado en ambulancia e ingresado en la clínica Perpetuo Socorro.

EL EJÉRCITO DEL AIRE PARTICIPA EN LA JORNADA DE PUERTAS ABIERTAS DE EADS

El 14 de noviembre tuvo lugar en las factorías de EADS en Tablada y San Pablo (Sevilla) una jornada de Puertas Abiertas para las familias de su personal.

En el "Family Day", como lo bautizó la compañía aeronáutica, los familiares disfrutaron de una jornada repleta de actividades lúdicas, conociendo así un poco más la Compañía y sus productos.

El Ejército del Aire colaboró con el siguiente material en la exposición estática organizada en la factoría de San Pablo: un C-16 (Eurofighter EF 2000) de la Base Aérea de Morón; dos E-25 (C-101) de la Patrulla Águila; dos vehículos del GRUMOCA que simulaban la carga en el nuevo avión de transporte A-400 M.

TOMA DE POSESIÓN DEL GENERAL DIRECTOR DE ENSEÑANZA DEL MANDO DE PERSONAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE

Presidido por el general jefe del Mando de Personal, teniente general Andrés Navas Raez, se celebró el 12 de noviembre en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada, la toma de posesión como general director de la Dirección de Enseñanza del Mando de Personal ,del general de división Juan Antonio Carrasco Juan.

Una vez recibido los honores y pasar revista a las fuerzas participantes ,formadas por una Escuadrilla de Honores compuesta por una sección de la Agrupación, una sección del GRUMOCA y una sección del SEADA, una Escuadra de Gastadores y la Unidad de Música del Acar. Tablada. El teniente general Navas ocupó la presidencia en el estrado, dando comienzo el acto de toma posesión, durante el cual el general de división Carrasco procedió a jurar su nuevo cargo con la solemnidad del momento, ante la bandera de España, fuerzas participantes, autoridades e invitados allí presentes.

Entre las autoridades civiles asistentes se encontraban el subdelegado del Gobierno, la delegada de Gobierno de la Junta de Andalucía, el representante del Consejo del Poder Judicial, el presidente de la Audiencia Provincial, la fiscal jefe de la Audiencia Provincial, el jefe Superior de Andalucía Occidental, el comisario Provincial de Sevilla, concejales del Ayuntamiento de Sevilla, alcalde de Espartinas y teniente alcalde de Palos de la Frontera, así como una representación de instituciones , estamentos , órdenes de Caballería y hermandades de Sevilla.

Entre las autoridades militares asistentes se destacan el GJMALOG, teniente general Castillo Masete, el vicealmirante Pita Rodrigo, coroneles y tenientes coroneles directores de Centros de Enseñanza del Ejército del Aire.

El acto finalizó con el correspondiente desfile de las fuerzas participantes.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL ALA 37 FINALIZA LAS OPERACIONES DE VIGILANCIA ADUANERA

El Ala 37 ha finalizado las operaciones dedicadas a la vigilancia aduanera que venía llevando a cabo, una vez finalizado el convenio de colaboración que el Ejército del Aire tenía suscrito con la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT). La unidad operaba y mantenía una flota de seis aviones CASA 212 Serie 200 (TR-12D) propiedad de la AEAT.

Concluye así una etapa para el Ejército del Aire que comenzó el día 2 de agosto de 1996, cuando se consideró que debido la especial naturaleza del servicio debía ser realizado por la propia Administración del Estado, en particular por el Ministerio de Defensa. Tras una dilatada experiencia de 14 años y una impecable operación conjunta, puesta de manifiesto por el intachable trabajo del Grupo de Material del Ala 37 y por la participación de las tripulaciones aéreas del 371 escuadrón en la incautación de innumerables alijos, el Ala 37 cierra un ciclo con la satisfacción del deber cumplido.

El 6 de octubre y siguiendo un riguroso calendario de cesión, se entregó a la Agencia el primero de los aviones, en un vuelo Valladolid-Sevilla (San Pablo). A continuación, el 12 de noviembre y, formando parte de la tripulación el coronel jefe del Ala 37 y Base Aérea de Villanubla, se continuó la devolución de las siguientes aeronaves, finalizando el proceso de entrega sin novedad el 14 de noviembre.

Desde 1996 se realizaron con los T-12B del Ala 37 un total de 10.830 horas de vuelo y 26.094 horas de vuelo con los TR-12D de AEAT.

PARTICIPACIÓN DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN EL 23º CAMPEONATO NACIONAL MILITAR DE ADIESTRADORES DE PERROS

Desde el 15 al 19 de noviembre se disputó en El Pardo, Madrid, el 23º Campeonato Nacional Militar de Adiestradores de Perros. El Ejército del Aire estuvo representado por el equipo formado por personal de la Escuadrilla Cinológica de la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) y de la Escuadrilla de Policía de la Agrupación Base Aérea de Zaragoza.

Tras disputar varias pruebas, el equipo del Ejército del Aire obtuvo el cuarto puesto en la disciplina de explosivos, en la que estuvo a punto de superar al tercer clasificado, y el quinto puesto en la disciplina de Seguridad y Rescate, demostrando en todas las pruebas disputadas una alta preparación y entrenamiento, tanto por parte de los guías, como de los perros que les acompañan.

VISITA DEL GENERAL DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURA AL EVA Nº 21

El 15 de noviembre, el general director de Infraestructura del Mando de Apoyo Logístico, Enrique Rivera Guzmán, acompañado por el coronel jefe de la Sección de Construcciones Carlos Méndez Burguillos, realizó una visita oficial al Escuadrón de Vigilancia Aérea Nº 21. A su llegada fue recibido por el comandante jefe del EVA Nº 21 Fernando Ruiz Huerta.

Tras una exposición del comandante sobre la situación actual de la unidad, el general visitó las distintas instalaciones y dependencias de la unidad, manifestando especial interés en el estado y conservación de las mismas, y animando a todo el personal a perseverar en la consecución de los objetivos y misiones encomendadas.

Posteriormente, se procedió a la firma en el libro de honor de la unidad.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

ACTO DE HOMENAJE A LOS PARTICIPANTES EN LAS MISIONES EN BOSNIA-HERZEGOVINA

El 15 de noviembre, presidido por S.M. El Rey, y coincidiendo con el regreso a territorio nacional del último contingente español, tuvo lugar en la Base Aérea de Torrejón un emotivo acto de reconocimiento a todos los españoles que han prestado sus servicios en las diferentes operaciones de mantenimiento de la paz que han tenido lugar en Bosnia-Herzegovina. Estaban presentes la ministra de Defensa, el JEMAD y los jefes de Estado Mayor de los tres Ejércitos.

El acto, que comenzó a media mañana con la llegada de S.M., consistió principalmente en un homenaje al personal que participó en los distintos contingentes de tropas enviados a la misión, estando estos representados por los guiones de las unidades a las que pertenecían, aunque se hizo mención expresa a los muchos militares que participaron en puestos aislados. Por parte del Ejército del Aire, cuyos destacamentos no se ajustan al concepto de unidad sobre el terreno, han participado en el homenaje los guiones correspondientes a la Medalla Aérea Colectiva del destacamento Ícaro, al Ala 12 y Base Aérea de Torrejón, al EZAPAC y al Ala 35, todos ellos en representación de las muchas unidades del Ejército del Aire que han proporcionado personal o material a los distintos contingentes o puestos relacionados con las operaciones en BiH.

El acto incluyó la pertinente recepción de novedades por parte de la cadena de mando, la entrega de la última bandera española que ondeó en BiH al Museo del Ejército, y concluyó con el homenaje a los que dieron su vida por España, incluyendo a los caídos de tres F-18 del Ala 12.

Aunque la presencia de militares del Ejército del Aire prácticamente desapareció con la retirada del destacamento Ícaro en julio de 2002, y teniendo en cuenta que por las características del poder aéreo la participación de nuestras unidades no diferenciaba en muchos casos la operación sobre un territorio específico de los Balcanes, desde el primer momento el Ejército del Aire ha estado presente en Bosnia-Herzegovina, bien sea mediante personal aislado como los observadores de Naciones Unidas y Unión Europea (en aquel momento Comunidad Europea), los vuelos de nuestras unidades de transporte aéreo con ayuda humanitaria a ciudades sitiadas como Sarajevo o Mostar, o los vuelos de despliegue y sostenimiento de las agrupaciones del Ejército de Tierra en la zona.

En el año 1993 empezaron los despliegues de unidades y fuerzas del Ejército del Aire. En junio comenzó el destacamento del Ala 37 con un C-212 Aviocar en Vicenza, Italia; en julio comenzó el despliegue del Grupo 22 y su P-3 Orión a Sigonella, Italia; y en agosto se creó el Destacamento

de Control Aerotáctico en Bosnia, donde los 'Bullfighter' se ganaron el reconocimiento de todos los participantes.

No obstante, el grueso de la participación se refleja en el Destacamento Ícaro, que con alrededor de 200 personas y aviones F-18 y C-130, empezó su operación con base en Aviano, Italia, en diciembre de 1994. Para el Ejército del Aire hay un antes y un después de Ícaro, la primera vez que cazas españoles operaban integrados en una estructura internacional en operaciones reales. Las operaciones ofensivas en mayo y en agosto-septiembre de 1995 facilitaron el fin de las hostilidades abiertas entre los contendientes en Bosnia y la firma de los acuerdos de Dayton, que iniciaron el camino para la obtención de la paz y estabilidad que dan sus frutos hoy en día con la retirada del último contingente español. Pero sobre todo, pusieron de manifiesto la capacidad de influencia de las operaciones aéreas en un escenario de la complejidad del de los Balcanes, que tuvo que ser empleada de nuevo de forma resolutiva en el año 1999, esta vez contra Serbia por la crisis de Kosovo.

Muchas otras unidades e individuos han participado en las operaciones en Bosnia-Herzegovina, imposibles de reflejar en este breve resumen, que han demostrado con su entrega y sacrificio la capacidad expedicionaria del Ejército del Aire, la capacidad resolutiva del poder aéreo y la contribución del Ejército del Aire a la consecución de los objetivos del Gobierno en aras de un mundo donde triunfen los ideales de la Paz, la Justicia, y el respeto a los Derechos Humanos.

LA ABA RECIBE A UNA DELEGACIÓN DE LA ESCUELA DE SUBOFICIALES DE LA FUERZA AÉREA PORTUGUESA

Durante los días 15 al 19 de noviembre la Academia recibió la visita de una delegación de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea portuguesa encabezada por el teniente coronel José Santiago.

Durante su estancia en la Academia han tenido ocasión de conocer la misión y funciones del Centro, visitar los diferentes departamentos e instalaciones de la Academia, así como profundizar en los sistemas REVIEN y MITS que se utilizan en la formación de los suboficiales del Ejército del Aire.

También han realizado diversas visitas culturales y de ocio por la provincia de León para conocer su historia y costumbres.

REUNIÓN EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA DEL SG/2 DE LA OTAN

El subgrupo de trabajo SG/2 (EW Self-Protection Measures for Joint Services Airborne Asset) es un Grupo dependiente del ACG3 (Aerospace Capability Group On Survivability), a su vez dependiente del NAFAG (NATO Air Force Armament Group) de la OTAN. Dicho subgrupo se reúne cada seis meses, siendo España la nación anfitriona en el segundo semestre de 2010. Tras haber sido autorizada por la Dirección General de Armamento y Material, el Mando Aéreo de Combate se ha encargado de la organización de dicho evento, que ha tenido lugar en las instalaciones del Acuartelamiento Aéreo de Tablada y del Centro Deportivo Sociocultural de Oficiales "Tablada".

La agenda de trabajo se ha desarrollado entre los días 15 y 18 de noviembre y en ella se han incluido asuntos referentes al planeamiento de los ejercicios Trial Embow (sobre contramedidas infrarrojas) y Trial Mace (contramedidas radáricas). En esta ocasión, y dada la cercanía al Golfo de Huelva, se ha aprovechado la ocasión para realizar una visita al Centro de Experimentación del Arenosillo, dependiente del INTA. El polígono ha resultado de interés para albergar en el futuro alguno de los mencionados ejercicios, lo cual implicaría un importante salto hacia adelante para las instalaciones del polígono así como para los ingenieros y técnicos del CLAEX e INTA habitualmente implicados en estos aspectos.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

"SOCIOS POR UN DÍA"

El 15 de noviembre, la Base Aérea de Cuatro Vientos recibió a cuatro estudiantes de diversos institutos de la Comunidad de Madrid, participantes del programa "SOCIOS POR UN DÍA" de la Fundación del Ministerio de Educación y Ciencia "Junior Achievement".

Dicha Fundación, involucra a empresas y profesionales para que compartan su experiencia con los niños y jóvenes y les muestren el camino a recorrer para tener éxito como personas y contribuir a mejorar nuestra sociedad.

Los alumnos fueron recibidos por el coronel jefe de la base, y en un intercambio de impresiones, manifestaron sus inquietudes y expectativas y desvelaron sus objetivos de desarrollar su carrera profesional en las Fuerzas Armadas.

La OFAP les acompañó en su visita por las unidades, y tuvieron la oportunidad de conocer el trabajo desarrollado por miembros de varias especialidades y escalas. Gracias a la cercanía y cordialidad del personal de la Agrupación, ALA 48, CECAF y EMACOT, los alumnos conocieron "a pie de pista" los helicópteros de transporte VIP, los desplegados en HERAT, el trabajo cartográfico desempeñado en la actualidad y las enseñanzas de Mando y Control que actualmente se imparten.

Como declararon en las encuestas de satisfacción personal que realizaron al final de su visita, los alumnos ampliaron su visión sobre las Fuerzas Armadas y enriquecieron sus conocimientos sobre el desarrollo profesional y sistemas de selección e ingreso que ofrece el Ministerio de Defensa.

La OFAP de esta unidad, recibió con máximo interés esta iniciativa que, como así lo declara la Fundación JA en su web, "consciente de la importancia de su labor y del impacto que sus programas pueden tener en el futuro de los jóvenes, Junior Achievement tiene como máximos valores la integridad, el respeto y la excelencia a la hora de desarrollar su actividad". Igualmente, espera colaborar en futuras actividades de este tipo, que puedan ser de interés para estos jóvenes.

IOC SISTEMA TAURUS

Una vez cumplimentados los requisitos establecidos al efecto, el 16 de noviembre, el jefe de Estado Mayor del Aire declaró alcanzada la Capacidad Operativa Inicial (IOC) del sistema TAURUS en el Ejército del Aire.

Este importante hito supone la culminación de un ambicioso programa iniciado en 1999 con la aprobación de los Requisitos de Estado Mayor del entonces denominado Programa de Arma Lanzada a Distancia (ALAD) con el que el EA pretendía dotarse de un arma que permitiese la neutralización de objetivos de alto valor estratégico en cualquier condición meteorológica, sin exponer la plataforma lanzadora a las defensas enemigas.

En septiembre de 2005 el programa ALAD superó la fase conceptual con la adjudicación del contrato del misil TAURUS, desarrollado por la empresa alemana TSG, a la empresa española SENER. Dicho contrato incluía la integración del misil en la plataforma C.15M.

El reto de la integración de un misil de 1.500 kg de peso en una plataforma avanzada como el EF-18 está al alcance de muy pocos países del mundo. Sin embargo, el Centro Logístico de Armamento y Experimentación (CLAEX) superó con creces esta prueba, finalizando la integración física en abril de 2008 con los ensayos de separación de tres misiles inertes. La fase de ensayos culminó con la apertura de una envolvente operativa durante la Operación Cruz del Sur, que supuso el lanzamiento real de dos misiles en el Polígono de Ensayos de Overberg, en Sudáfrica.

El otro pilar fundamental del sistema TAURUS es el Sistema de Planeamiento de Misión cuyos componentes principales son una central de planeamiento de misión (CMP) y dos módulos de planeamiento descentralizado. La célula de Planeamiento TAURUS, responsable de la operación del Sistema de Planeamiento de Misión, ha supuesto al Grupo 47, unidad designada para su ubicación, un notable esfuerzo de organización, de formación de personal y de adaptación a un sistema de armas de última generación, demostrando un alto grado de flexibilidad, dinamismo e iniciativa.

En este esfuerzo por alcanzar el estado de operatividad inicial del Sistema TAURUS, las unidades usuarias, Alas 12 y 15, han llevado a cabo la formación de un núcleo de pilotos responsables de alcanzar y mantener la capacidad de planeamiento de misiones y lanzamiento del misil.

Por otra parte, cabe destacar la imprescindible contribución del Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF) y del Centro de Sistemas Aeroespaciales de Observación (CESAEROB), en su misión de dotar al ciclo de planeamiento de la información necesaria en forma de imágenes y cartografía para su correcto funcionamiento.

Hay que subrayar que el proceso para alcanzar la IOC del sistema TAURUS ha sido largo y difícil pero ha demostrado la capacidad del Ejército del Aire para trabajar de forma coordinada y eficaz en aras de dotarse de un sistema de armas estratégico que se encuentra disponible y operativo en muy pocas Fuerzas Aéreas.

Operación FRONTEX

Jesús María Ruiz Fernández
Subteniente de Aviación

BREVE HISTORIA

La Agencia Europea para la Gestión de la Cooperación Operativa en las Fronteras Exteriores de los estados miembros de la Unión Europea (FRONTEX) es un organismo comunitario establecido por el Reglamento del Consejo de la Unión Europea (EC) Nº2007/2004 de 26 de octubre de 2004. La principal finalidad de FRONTEX es la coordinación operativa de los servicios de información a nivel de la UE para reforzar la seguridad en las fronteras exteriores. FRONTEX se centra en seis áreas principales:

– Elaboración de análisis de riesgos.

– Coordinación de la cooperación operativa entre los estados miembros en el campo de la gestión de las fronteras exteriores.

– Asistencia a los estados miembros en la formación de guardias fronterizos nacionales, incluyendo el establecimiento de estándares de formación comunes.

– Seguimiento del desarrollo de la investigación relevante para el control.

Y la vigilancia de las fronteras exteriores.

– Asistencia a los estados miembros en aquellas circuns-

tancias que requieran un incremento de asistencia técnica y operativa en las fronteras exteriores.

– Suministro a los estados miembros del respaldo necesario en la organización de operaciones de retorno conjuntas.

Finalmente, FRONTEX también proporciona a la Comisión Europea y a los estados miembros la asistencia y la experiencia técnica necesarias.

Frontex ha llevado actividades en el mediterráneo, operación POSEIDON en el mar Egeo, NAUTILIUS en la isla de Malta y HERA en el atlántico, que es la que nos concierne a los españoles en este caso.

OPERATIVO HERA

Después de que las autoridades españolas solicitaran ayuda a FRONTEX para que prestara asistencia para hacer frente al flujo migratorio hacia las Islas Canarias, y en base a los resultados de su misión de investigación, la agencia europea lanzó una operación conjunta en la zona. La asistencia operativa para España consiste en dos módulos: asistencia de expertos y operaciones conjuntas en el mar.

El despliegue de expertos (HERA I) ya se había iniciado el 30 de junio de 2006, cuando un grupo de expertos de los estados miembros llegó a las Islas Canarias para ayudar a las autoridades españolas en la identificación de inmigrantes y en la determinación de sus países de origen. En estas actividades participaron Francia, Portugal, Italia, Alemania, Reino Unido, Holanda y Noruega.

El segundo módulo –la operación de vigilancia conjunta llamada HERA II, que había empezado el 11 de agosto– reunió equipos técnicos de vigilancia fronteriza de diversos estados miembros, con el objetivo de intensificar el control de la zona comprendida entre la costa occidental africana y las Islas Canarias, des-

viando de este modo las embarcaciones que utilizaban esta ruta migratoria y contribuyendo a la reducción de pérdidas de vidas humanas en el mar durante el peligroso y largo viaje. Aparte de barcos y helicópteros españoles, la operación contó con un barco portugués y un barco italiano; y, con un avión italiano y otro finlandés. La duración de la operación fue de nueve semanas, y más tarde se prolongó hasta el 15 de diciembre de 2006. Durante la prolongación se utilizó un avión finlandés.

En la isla de Tenerife se coordina dicho operativo, en estos momentos alcanza el Hera IX.

Ante la continua problemática de la inmigración ilegal, la Unión Europea, aprobó la creación de un fondo para las fronteras exteriores, para el periodo 2007-2013 como parte del programa general de solidaridad y gestión de flujos migratorios.

La Guardia Civil adquirió dos aviones CN-235 serie 300 a EADS (Cucos), similares a los Deep Water de la Coast Guard norteamericana. Se encomendó al Ala 48 y más concretamente al 803 escuadrón de FF.AA., que opera desde la Base Aérea de Getafe, la operatividad de dichos aviones ante la carencia de medios de la Guardia Civil (instalaciones y personal instruido).

La recepción del Cuco 01 se firmó el 16 de junio de 2008 y el 28 de octubre de 2008, la del Cuco 02.

PARTICIPACION DEL EJÉRCITO DEL AIRE

801 SQN del Ala 49, de la base aérea de Son San Joan.–Ejercicio Noble Centinela. Desde mayo del 2006 se desplegó dicho escuadrón, en la base aérea de Gando, primero con un C-212 Aviocar y seguidamente, desde septiembre de 2008, con un C-235 transformado a VIGMA, hasta septiembre de 2009.

803 SQN. DEL ALA 48.– Desde septiembre de 2008 también participa en el ejercicio Noble Centinela, dentro del operativo HERA, con un C-235 (VIGMA), dando instrucción al 801 SQN. y participando en misiones de vigilancia. Desde octubre del mismo año, con el CASA-235 serie 300 de la G.C. hasta febrero de 2009 que el avión se trasladó a Dakar (Senegal).

MISION FRONTEX DEL 803 SQN

La misión FRONTEX está encomendada a la Guardia Civil pero en la actualidad la carga de trabajo de sus dos aviones la soporta el Ejército del Aire.

El despliegue se realizó en Dakar, desde febrero de 2009 hasta enero de

2010, fecha en el que el destacamento se trasladó a Nouakchott (Mauritania). En este país, concretamente en Nouadhibou, la Guardia Civil tiene un destacamento de unos 40 hombres, un helicóptero BO-105 y dos lanzas rápidas.

DESTACAMENTO DE NOUAKCHOTT EN LA ACTUALIDAD

El destacamento lo realiza el 803 SQN con el apoyo del Grupo de Escuelas de Matacán, que colabora con personal de mantenimiento y el Ala 37 de la Base Aérea de Villanubla como centro de mantenimiento de los CN-235 (Vigma y Cucos), y también enviando personal de mantenimiento.

La Guardia Civil aporta uno o dos pilotos (algún mes ninguno), dos jefes de misión, que pueden ser a la vez pilotos y dos o tres operadores de radar.

El Ejército del Aire tres pilotos, cuatro mecánicos (uno tripulante aéreo) y un operador de radar. En general el destacamento lo forman 13 personas: ocho del Ejército del Aire y cinco de la Guardia Civil.

El destacamento se realiza por meses; el personal que releva se traslada a la base aérea de Gando y el relevado lo hace con el avión. Allí coinciden dos días, que se aprovechan para efectuar el relevo y alguna tarea de mantenimiento que, por los medios de que se disponen en Nouakchott, no se haya podido realizar.

Y para finalizar, hemos comentado todo, pero nos dejamos lo más importante, «la misión», que como podrán adivinar, consiste básicamente en salir a patrullar y pasar a FRONTEX la localización de los distintos barcos, pateras o cayucos sospechosos, avistados en la zona patrullada.

La meteo suele ser buena, (excepto los días en los que sopla el aire del desierto y trae consigo arena en suspensión en la que la visibilidad es nula); se puede volar todos los días, no hay horarios, tanto de día, tarde o noche, pero siempre mejor por la noche, ya que de día se soportan temperaturas de 45º.

El mantenimiento es satisfactorio, se hace todo lo posible con los medios de que se dispone (hay que recordar en dónde estamos) y el trato con el personal militar de la base mauritana es excelente, colabora en lo posible si está en sus manos.

VISITA

Durante nuestra estancia en Nouakchott en el mes de julio, tuvimos la inesperada visita del teniente coronel Luis Medel Pedrajas, del Ejército de Tierra. Un gran aficionado de la aviación y aventurero. En dicho mes, con su propio autogiro y con sus propios medios, sin patrocinio ninguno, hizo una tournée desde Las Palmas de Gran Canaria hasta Dakar en diferentes escalas. El 23 de julio hizo escala en Nouakchott procedente de Dakar. Tuvo constancia de nuestra presencia y nos pidió apoyo, ayuda que gustosamente le prestamos. Necesitaba trasladarse a la ciudad para comprar gasolina, aparte de llevar dos garrafas de 25 litros en el asiento trasero, uno no sabe dónde está la siguiente estación de servicio o donde se acabará el combustible, dependiendo de los vientos; en esta parte del mundo uno puede ver sólo arena durante centenares de kilómetros.

Almorzamos, y como los vientos en dirección norte eran fuertes, se hospedó en nuestro hotel y al día siguiente partió rumbo a Nouadhibou. •

Jornada de Puertas Abiertas
Zaragoza 22-5-10

José Luis Franco Laguna

El 22 de mayo de 2010, la Base Aérea de Zaragoza (BAZ) abrió sus puertas sin que ello representara un incremento en la actividad habitual, ya que básicamente contó de los medios basados en la propia base.

Cuando se entra en la BAZ enseguida se es consciente de su magnitud, con un perímetro de 36 Km y un área de 23 Km cuadrados, consta de dos pistas paralelas una de 3.700 m y otra de 3.750 m y cuatro plataformas para el estacionamiento de aeronaves; una del Ala 15, otra del Ala 31 y una tercera plataforma en la Zona Sur, que la suelen utilizar las aeronaves que están de paso o están participando en algún ejercicio y una civil. Recordar que debido a las dimensiones de la Base y en especial a la longitud y disposición de sus pistas es utilizada por la NASA como base de aterrizaje alternativa, en caso de frustrar en alguno de sus lanzamientos del transbordador espacial.

El lema de la Base es "NO SÉ RENDIRME" (frase del general Palafóx en los Episodios Nacionales de Benito Pérez Galdós, ante el Parlamento de Moncey, que pedía su rendición en Los Sitios de Zaragoza. "No sé rendirme, después de muerto hablaremos de ello"). Y es la leyenda que aparece orgullosa bajo su emblema adornando el Escudo de la Base.

Las unidades ubicadas en la BAZ son las siguientes:

– Ala 15 (de caza y ataque dotada de EF-18M).

– Ala 31 (de transporte y reabastecimiento en vuelo dotada de C-130H).

– Escuela de Técnicas de Seguridad y Defensa y Apoyo (ETESDA).

– Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC).

– Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA).

– Centro de Farmacia de Zaragoza.

– Unidad Médica de Apoyo al Despliegue (UMAAD).

– Centro de Movilización nº3.

– Destacamento de la Dirección General de Tráfico (DGT).

– IV Batallón de Intervención de la Unidad Militar de Emergencias (UME).

-Regimiento de Artillería Antiaérea nº 72.

UN POCO DE HISTORIA

El origen de la BAZ procede de los inicios de la Guerra Civil Española (1936-1939), cuando se hizo patente que el aeródromo de "El Palomar", situado en la carretera de Huesca frente al actual emplazamiento de la Acade-

mia General Militar, resultaba pequeño e inapropiado siendo imprescindible la búsqueda de un lugar más idóneo para la Aviación española.

Se compraron unos terrenos en Garrapinillos y el nuevo aeródromo comenzó a funcionar en 1937, con el nombre de "Aeródromo de Garrapinillos". Constaba de dos campos de vuelo de aproximadamente 1Km cuadrado cada uno y con una separación entre ellos de 4 Km, recibiendo los nombres de "Aeródromo de Sanjurjo" (el más próximo a la ciudad de Zaragoza) y "Aeródromo de Valenzuela" (el más alejado).

Durante la Guerra Civil (1936-1939), los dos aeródromos fueron utilizados por la aviación nacional, siendo dotados con aviones Heinkel He-51, que llegaron en octubre de 1937, a los que se unieron en septiembre de 1938

los Heinkel He-111 (Pedros) con los que se creó el Grupo 10-G-25 (en su emblema aparecía un fornido bebedor de cerveza y su lema era "Semos los de la Cerveza").

En la primavera de 1946 y ya creado el moderno EA (data de septiembre de 1939 cuando se unificó el material de vuelo de la Aviación Republicana y de la Aviación Nacional), el "Aeródromo de Sanjurjo" paso a considerarse aeropuerto nacional y quedó dividido en dos zonas, la militar y la civil.

Entre Sanjurjo y Valenzuela se construyó un complejo de edificios donde se instaló una factoría delegada de la Maestranza Aérea de Logroño, y donde se alojaron los diferentes parques de la Región Aérea Pirenaica, dando nombre a la zona como "Zona Parques".

En 1948, el "Aeropuerto de Sanjurjo" se abre al tráfico internacional, ya dotado del correspondiente balizaje para vuelos nocturnos.

En 1949 se incrementa el número de He-111, formando el 14 Regimiento de Bombardeo Táctico, compuesto por dos Grupos y que permaneció hasta 1956 fecha en que se fueron dando de baja los He-111.

El 1 de septiembre de 1949 el aeródromo militar pasó a denominarse Base Aérea de Valenzuela, y cuatro años más tarde en 1953, en virtud de la firma del Tratado de Amistad y Cooperación con los Estados Unidos, la base aérea se reacondiciona completamente y recibe los equipamientos necesarios para una apropiada utilización conjunta, convirtiéndose en una de las más grandes y operativas bases aéreas de Europa. Todo ello permite que en 1953 se reciba el Ala de Caza nº 2, con aviones F-86 Sabre (denominación española C-5), que fue el primer avión de combate a reacción del EA. Esta Ala bajo diferentes denominaciones (Ala de Caza nº12, 121 Escuadrón, 102 Escuadrón, Ala nº13, y Ala nº 41) prestó servicio hasta 1972.

El 4 de noviembre de 1970, durante el transcurso de los ejercicios "Red Eye", aire-aire conjuntos, con la USAF, tuvo lugar un hecho misterioso cuando dos cazas F-86 Sabre, pilotados por los capitanes Sáez Benito y Luis Carvayo, siguieron la traza que les marcó el Escuadrón de Vigilancia

Aérea Nº1 (EVA 1), de El Frasno (Zaragoza). Al llegar al punto señalado vieron un extraño aparato y solo pudieron contemplar una serie de inverosímiles maniobras, que finalizaron con una velocísima vertical, haciendo desaparecer el OVNI de su vista y a la vez de las pantallas de EVA 1. Los pilotos tomaron tierra estupefactos no sabiendo muy bien la naturaleza del hecho del que habían sido testigos.

Al North American F-86 Sabre (C-5), le sucedió pero con distinta misión, el Lockheed T-33 (E.15 en el EA) que se encuadró en el 41 Grupo con la misión de adiestramiento en vuelo y mantenimiento de las capacidades de vuelo de personal que en sus destinos no vuela (denominados calvorotas en el argot del EA).

En 1973 se crea en la base el 301 Escuadrón, con la llegada de los primeros Lockheed C-130H Hércules (T.10 en el EA), pasando la jefatura del Mando Aéreo de Transporte (MATRA) a ubicarse también en la Base. Hasta que en noviembre de 1977 la Jefatura se traslada al Cuartel General de la Tercera Región Aérea. En septiembre de 1978, el 301 Escuadrón pasa a denominarse Ala 31 y se compone del 311 y 312 escuadrones, especializado el segundo en el reabastecimiento aéreo.

En octubre de 1981 comenzaron a recibirse los aviones CASA 101 Avio-

jet (E-25 en el EA) que fueron sustituyendo a los E.15 (T-33) del 41 Grupo, empujando lo que quedaba de estos al final de la plataforma, que junto con otros restos (cajas vacías de munición, colas de bombas frenadas, atalajes de asientos lanzables, etc,etc) convertían la zona en una especie de "cementerio de elefantes".

Es en octubre de 1983 cuando en la base se crea la Escuadrilla de Apoyo al Transporte Aéreo Militar (EATAM) integrada por personal cazador paracaidista del EA. El 12 de enero de 1994 pasa a denominarse Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA) y tiene como misión el apoyo al despliegue de unidades aéreas y de proteccióin a la fuerza (STO/FP).

El 8 de marzo de 1985 realizó su último vuelo con el capitán Plaza a los mandos el E.15-38 / 41-26, el único T-33 que se mantenía en vuelo con el 41 Grupo, poniendo broche de oro a 31 años de servicio de este aparato en el Ejército del Aire, con el que entró en la era del reactor.

Es entre octubre y noviembre de 1985 cuando los C-101 Aviojet (amistosamente culopollo) del 41 Grupo se van trasladando a Salamanca y desde entonces desarrollan allí la misión que venían cumplimentando en Zaragoza.

A finales de 1985 se trasladan colgados por eslinga en una espectacular maniobra por medio de helicópteros SH-53 los restos de T-33 que todavía se encontraban medio enteros, llevándolos a la Zona Sur.

En diciembre de 1985 se crea el Ala 15, luciendo en su emblema el tigre que ya lucieron en su momento el Ala de Caza nº2 y el 41 Grupo, pero con el nuevo lema "Quien ose paga", llegan los cuatro primeros F/A-18A (C-15) en vuelo directo desde los Estados Unidos el 10 de julio de 1986.

En el año 1992 las fuerzas de los Estados Unidos abandonan sus instalaciones en la zona sur y el Ejército del Aire (EA) pasa a hacerse cargo de las mismas.

En 1996 se crea la ETESDA y desde entonces imparte cursos a oficiales, suboficiales y a tropa profesional en materias de seguridad y defensa, logística aérea, hostelería, operaciones aéreas y guía y adiestramiento de perros policía.

En 1997, ante la necesidad que generaban los cada vez más numerosos despliegues de el Ejercito español en el extranjero, se crea y ubica en la base la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue (UMAAD), con la misión de prestar atención sanitaria a las fuerzas desplegadas con el fin de mantener su capacidad operativa.

En el verano de 1998 se crea el Grupo Norte de Mando y Control (GRUNOMAC), ubicado en la Zona Sur, con la misión de ejercer la vigilancia y control del espacio aéreo, basada su operación en el trabajo paralelo con el centro de defensa aérea situado en Torrejón.

En 1999 se crea la Agrupación de la Base Aérea de Zaragoza, encargada de prestar apoyo general, dar seguridad al personal, a los medios e instalaciones y atender la administración y gestión del personal y de los recursos económicos asignados a las unidades, centros y organismos ubicados en la BAZ.

El 24 de enero de 2002 personal del EADA parte de la Base Aérea de Zaragoza hacia Kabul, para formar parte del contingente español en la Fuerza Internacional de Asistencia para la Seguridad (ISAF). La despedida fue presidida por SM el Rey. El personal del EADA, al mando del capitán Casildo Martínez Vázquez, se integró en la estructura multinacional junto a británi-

cos y noruegos para desarrollar cometidos de carga y descarga de mercancías y apoyo en tierra.

El 26 de abril de 2003, 62 militares españoles (21 del EA, personal del EADA y del Ala 31) perdieron la vida al accidentarse el Yak-42, alquilado por el Estado Mayor a la compañía ucraniana UM-AIR, en el que regresaban de una misión humanitaria de cuatro meses y medio en Afganistán y Kirguizistán.

En el Patio de Armas de la Base se celebró el día 20 de junio de 2004, un homenaje a los militares muertos en dicho accidente. A este acto asistieron únicamente los familiares del personal militar fallecido y estuvo presidido por el entonces jefe de la Base Aérea Alberto Cenalmor Balari.

En junio de 2007 la base aérea de Zaragoza acondiciona instalaciones para acoger a la unidad de acción exterior de la Guardia Civil, denominada Agrupación de Proyección Exterior (APEX) compuesta por cuatrocientos miembros de la Benemérita.

El 14 de octubre de 2008 El Rey D. Juan Carlos I visita el Ala 31, voló en un Hércules desde Torrejón a Zaragoza y durante el vuelo presenció el reabastecimiento de dos F-18 del Ala 15. Sobrevolando Navarra pudo presenciar un salto paracaidista a cargo de personal del EADA. Tras una hora de vuelo tomó tierra en Zaragoza donde fue recibido por el jefe de la base y por el coronel del Ala 31, visitando sus instalaciones,

El 6 de abril de 1910 El Rey D. Juan Carlos I visita el EADA y asiste a la exposición estática de diverso material de defensa terrestre, de defensa Nuclear, Bacteriológica y Química (NBQ) y desactivación de explosivos. Además contempló una toma de máximo esfuerzo de un C-130H Hércules (T.10-09 / 31-06) con posterior simulacro de asalto aéreo y una simulación de ataque aéreo a cargo de dos EF-18M y la correspondiente respuesta de las baterías de misiles antiaéreos del EADA, los sistemas Spada 2000 y Mistral.

EXHIBICIÓN ESTÁTICA

– Bücker del Real Aeroclub de Zaragoza (EC-FSH)

– Dos aviones T.10 Hércules del Ala 31 (T.10-2 31-02 y T.10-9 31-06) con todas las puertas abiertas incluido el gran portón trasero y componentes del Ala 31 dando oportunas explicaciones a las preguntas de los interesados

– Tres EF-18M (los doble mando EF-18BM CE.15-9/15-77 y CE.15-06/15-75 y los monoplaza EF-18M C.15-21/15-08 y C.15-25/15-12) con una muestra de la panoplia de armamento que portan: misiles aire-aire AIM-9 Sidewinder, el cañón revolver M-61A-1 de 20mm desmontado, pudiendo apreciar su sistema de municionado; AIM-120 AMRAAM y armamento aire-suelo desde al misil AGM-65 Maverick hasta diversas bombas GBU guiadas y bombas lisas.

– Helicóptero HD.21 "Superpuma" del Ala 48 (HD.21-2 / 803-2) que mostraba diverso material para el desempeño de sus misiones SAR y CSAR. Su misión principal es realizar las misiones de búsqueda y salvamento que le sean asignadas, y adiestrar a sus tripulaciones para realizar su misión en cualquier condición meteorológica. También participa en el apoyo a otras unidades tanto del Ejército del Aire como el de Tierra o la Armada.

– Helicóptero Ecureuil AS 355N de la Dirección General de Tráfico (DGT) con su material de control de tráfico .

– Despliegue de efectivos de la Unidad Militar de Emergencias (UME) que exponen diversos vehículos todoterreno, contraincendios y de zapadores e incluso un Transporte Oruga Acorazado (TOA) M-113A-1, que anteriormente procedía del Regimiento Acorazado Numancia nº 9. La UME se crea el 7 de octubre de 2005, para actuar en situaciones de emergencia con carácter grave, que tengan su origen en riesgos naturales, incendios forestales, derivadas de riesgos tecnológicos, consecuencia de atentados terroristas o actos ilícitos y violentos, contaminación del medio ambiente o cualquier otra que decida el Gobierno de la Nación.

– Hospital de campaña de la Unidad Médica Aérea de Apoyo al Despliegue (UMAAD), desplegado totalmente con su unidad de primeros auxilios y estabilización. El UMAAD Zaragoza es una fuerza de proyección de muy alta disponibilidad, por lo que se mantiene en alerta 24h al día, todos los días del año, para realizar un despliegue en 72h desde el momento en que es activada para una misión.

– Diferentes medios de la ETESDA, como material antidisturbios, señalización tráfico y perros policía. La ETESDA tiene como misión la formación y el perfeccionamiento del personal del EA en materia de seguridad y defensa, adiestramiento de perros policías, protección de personalidades y hostelería, así como la formación de la tropa profesional y de los reservistas voluntarios de tropa y la formación específica de dicho personal en las especialidades vengan determinadas por el mando.

– Un completísimo despliegue de material del EADA, con los sistemas ATLAS de misiles antiaéreos de defensa de punto MISTRAL y el sistema SPADA 2000 que utiliza un desarrollo del conocido misil de guiado radar semiactivo AIM-7 Sparrow, material para la desactivación de explosivos, fusiles Barrett de francotirador de 12'70mm y 7'62mm, fusiles de asalto HK-36 de 5'56 y ametralladoras de pelotón Minimi de 5'56mm. Varios vehículos 4x4 Rebecos de la empresa española URO (muy similares a los Hummer) .El EADA preparó también una pista de obstáculos que fue las delicias del público infantil durante toda la mañana.

– El Regimiento de Artillería Anti Aérea (RAAA) Nº 72 (Acuartelamiento del Ejército de Tierra Agustina de Aragón ubicado en la propia Base) montó una simulación de batería antiaérea con dos piezas (una batería real consta de 6 piezas) Oerlikon de bitubo de 35/90 (actualizadas a la versión GDF-007) y una dirección de tiro Skyguard, con todo su equipamiento de camuflaje y enmascaramiento con el terreno (piezas como estas se cobraron el derribo de varios Sea Harrier durante la Guerra de las Malvinas en 1982, con tanto éxito que los británicos requisaron alguna batería y la introdujeron en servicio como complemento a sus misiles Roland de defensa de punto).

– Una exposición de halcones y del material empleado por la sección de cetrería para el adiestramiento y el cumplimiento de su misión, que no es otra que velar por que los cielos de la Base estén limpios de otras aves y evitar así el peligro para las aeronaves que pueden ocasionar simples pajarillos.

ACTIVIDADES AÉREAS

– 12:05 pasada táctica a baja cota de un C-130H Hércules (TK-10/31-52) con posterior rotura a izquierda.

– 12:10 pasada táctica a baja cota de dos EF-18M Hornet (CE.15-5/15-74 y el C.15-15/15-02) con posterior rotura y trepada sobre el público.

– 12:10 exhibición de los halcones de la sección de cetrería.

– 12:30 Simulacro de abastecimiento en vuelo con el Hércules (TK.10/31-52) y los Hornet (CE.15-5/15-74 y el C.15-15/15-02)

– 13:00 Salto paracaidista desde alta cota (HALO) por personal de la EADA seguido de salto en automático

– 13:20 Simulacro de rescate de piloto derribado (CSAR), a cargo del HD-21 Superpuma (HD.21-2 / 803-2) y personal del EADA. Primero es localizado el piloto, se asegura el perímetro y se señaliza la posición, para después mediante rapel subirlo al helicóptero

– 13:40 Exhibición del solo-display del Ala 15 a los mandos del Hornet C.15-38 / 15-25 ejecutando un impresionante ocho cubano tras el despegue, realizando su tabla completa plagada de trepadas, toneles y giros con muchos G's, destacando un rizo cuadrado y una imperial entre otras. Realizó la pasada lenta en la que el avión pasa con una inclinación de 45 grados sobre la pista rozando el límite de sustentación del aparato. La pasada a alta velocidad a 950 km/h y como colofón a tan poderosa exhibición la pasada con "todo fuera", el tren de aterrizaje, la sonda de repostaje y el gancho de apontaje en la que el piloto se despide saludando al público con continuos alabeos del avión.

A las 14:00 la Jornada de Puertas Abiertas (JOPA) llegó a su fin, el público asistente pudo comprobar la profesionalidad, cualificación y entrega del personal del EA, así como el desvelo y esmero en todo tipo de explicaciones que les eran requeridas.

Fue una Jornada de Puertas Abiertas austera que no pudo escapar de la crisis, ya que fueron pocas las aeronaves en el aire, multiplicándose en los ejercicios a realizar.

Al formidable dispositivo que montó la Policía Aérea (PA) le tocaba ahora el desalojar la plataforma de la Zona Sur que había hecho las veces de parking para los miles de vehículos del público que se congregó en la Base. Esta labor fue desempeñada con el orden, amabilidad y eficacia que le caracterizan siempre en sus desempeños, a pesar de sufrir un calor y sol de justicia. •

El Patronato de Huérfanos del Ejército del Aire

Rafael Lopez Juliá
General de Aviación
Director del PAHUEA

Quiero, antes de nada, en nombre propio, de todo el personal del Patronato, y sobre todo de nuestros huérfanos y sus familiares, agradecer a Revista de Aeronáutica y Astronáutica su interés en dar a conocer más, si cabe, nuestro Patronato de Huérfanos y su labor

UN PATRONATO CON HISTORIA

El Patronato viene desarrollando su callada labor de ayuda a los huérfanos del Ejército del Aire desde el año 1939, aunque fue oficialmente constituido bajo la advocación de nuestra Patrona el 26 de mayo de 1941 como "Patronato de Huérfanos del Ejército del Aire de Nuestra Señora de Loreto". Ha cumplido pues más de 70 años.

EL NUEVO REGLAMENTO

Desde su nacimiento, el Reglamento del Patronato ha sufrido distintas modificaciones, tratando de adaptarse a los tiempos. Sin embargo, hasta 2009 no se había modificado el Reglamento de 1982. Son las leyes 8/2006 y 39/2007 sobre Tropa y Marinería, y de la Carrera Militar, respectivamente, las que al consolidar la profesionalización de los Ejércitos nos obligan a ello. De esta manera, con la publicación en 2009 de la Orden ministerial DEF/1876/2009 se extiende el derecho a recibir las ayudas económicas a los huérfanos del personal de Tropa, que hasta ese momento estaban excluidos.

Reunión del Consejo Rector del Patronato.

UN REGLAMENTO MÁS JUSTO

No era, en absoluto, concebible la exclusión del personal de Tropa y que sus posibles huérfanos no recibieran las prestaciones del Patronato (es decir, de los propios componentes del Ejército del Aire), precisamente ahora que las situaciones de riesgo en que intervienen nuestros soldados han aumentado significativamente (conducción de vehículos, paracaidismo, seguridad y defensa, misiones de paz, etc.).

En definitiva, se ha incluido al personal de Tropa para evitar una clara discriminación respecto de los oficiales y suboficiales.

REGLAMENTO VIVO

Hay quien dice que "lo mejor es enemigo de lo bueno" por temor a introducir nuevas ideas o modificaciones. Los miembros del Patronato no comulgamos con esa máxima: queremos seguir mejorando. Por eso, durante 2010, tras estudiar detenidamente el texto del Reglamento, dentro de nuestro Consejo Rector presidido por el general jefe del MAPER, después de publicar la página "web" del Patronato invitando a comentarios, tras ini-

ciar una campaña de divulgación y recoger ideas, se propuso a la ministra de Defensa, a través del jefe del Estado Mayor del Aire que ostenta la Jefatura del Patronato, una modificación al citado Reglamento, con el objetivo de aclarar la situación de los asociados al Patronato, sus obligaciones, así como para mejorar la situación de los beneficiarios. La propuesta ha sido aceptada y publicada este 7 de enero en el Boletín Oficial del Estado (Orden DEF/3468, de 29 de diciembre).

DE LOS ASOCIADOS

El Reglamento distingue cuatro tipos de asociados: protectores, de número, voluntarios y vitalicios.

Al fijar quienes son asociados de número y sus obligaciones parecía existir cierta falta de definición o distinción, particularmente entre los militares de tropa y marinería no permanente con o sin compromiso de larga duración, y no quedaban bien definidas las situaciones de los militares de complemento y de los cuerpos comunes.

La modificación propuesta aclara estos casos, y dispone, por ejemplo, que el personal de tropa no permanente sin compromiso de larga duración pueda adscribirse pero de forma voluntaria. Análogamente podrán adscribirse de forma totalmente voluntaria los militares de complemento y cuerpos comunes que no hayan adquirido un compromiso superior de seis años. Situación que se estima más justa, dada la brevedad de algunos compromisos respecto de los de los militares de carrera.

La modificación incluye también como "asociados vitalicios", sin necesidad de seguir cotizando, no solo a los retirados por edad, sino también a los retirados por incapacidad permanente y absoluta; ampliando así en justa medida el espectro de los beneficiados por el Patronato.

TOTAL TRANSPARENCIA

La transparencia de la gestión del Patronato viene dada por su propia organización: aparte de la dirección que ostento como responsable ante el jefe del Estado Mayor del Aire, el Patronato está regido por el Consejo Rector, constituido por su presidente el general jefe del Mando de Personal, el director del Patronato como vicepresidente, y representantes no solo del propio Patronato, sino de los cuerpos comunes del Ejército del Aire, de los oficiales, suboficiales, personal de tropa y personal funcionario.

Toda la información, incluidas las memorias anuales detallando los aspectos financieros, se proporcionan no sólo a todos los miembros del Consejo para su conocimiento y conveniente difusión, sino también a todos los delegados del Patronato distribuidos en la mayoría de organismos y bases aéreas del Ejército del Aire.

Ni que decir tiene que toda la información relativa al Patronato, desde la A a la Z, está publicada en "internet", incluidas documentación, organización, inversiones, formas de consulta, etc.

NUESTRO LEMA SOIS VOSOTROS

El símbolo del Patronato es un ala de nuestro emblema ("el roquisqui"), que representa a todos los compañeros del Ejército del Aire, abrazando protectora a una pequeña insignia que representa a nuestros hijos, a los hijos de nuestros compañeros y compañeras desaparecidos; todo ello rodeados de nuestra máxima, nuestra razón de ser: *"Por y para los huérfanos del Ejército del Aire"*.

Sin embargo, el Patronato no es nada sin la colaboración de todos y cada uno de los miembros del Ejército del Aire. En realidad el Patronato sois vosotros: civiles y militares del Ejército del Aire.

Cerca de 500 huérfanos de nuestros compañeros y compañeras desaparecidos (ya sea en acto de servicio o por cualquier otra causa) –incluidos un significativo número de discapacitados, acogidos de por vida al Patronato– están recibiendo una ayuda que les permite desde formarse para conseguir un oficio o profesión, hasta concluir una carrera universitaria.

Los miembros del Patronato.

Ni ellos ni sus familiares están solos. Todo gracias a los compañeros y compañeras del Ejército del Aire. Todo gracias a ese compañerismo y amor a lo nuestro que tenemos que seguir alimentando, y sin los cuales ni siquiera nuestro Ejército del Aire tendría razón de ser.

Tenedlo presente: TODOS SOMOS EL PATRONATO ■

El coronel Jaime Martorell, jefe de la FSB de Herat entrega ayuda humanitaria.

La otra *Navidad*

Miguel González Molina
Capitán de Aviación

Hoy es 24 de diciembre de 2010. Son las 4:30 horas de la tarde en Almería y el Paseo, la calle principal de la capital andaluza, está empezando a llenarse de gente, aunque todavía es pronto. Por eso, la luz del sol no ha dado paso al brillo de las luces navideñas que, poco a poco, irán alumbrando, llenando de color, la noche más familiar del año. Lo mismo sucederá en la céntrica calle Triana de Las Palmas de Gran Canaria, pero con una hora de retraso, y en calle Colón de Valencia, y en el Paseo Zorrilla de Valladolid, y en la Plaza Mayor de Salamanca, y en toda España. Es Nochebuena.

A más de 5.000 kilómetros, en un lejano país de Asia Central, a esta misma hora, ya ha entrado la noche hace un buen rato. Las luces en movimiento que rompen la oscuridad reinante pertenecen a las linternas que guían a algunos de los más de 500 militares españoles que en este momento se dirigen al comedor de la Base de Apoyo Avanzado (FSB) de Herat para cenar todos juntos, en familia pero sin familia, con militares compañeros de Bulgaria y Estados Unidos. Aquí, en Afganistán, son las 8 de la tarde y seremos los primeros en celebrar la Nochebuena. Este alejado trozo de España también se ha engalanado para las fiestas; las zonas comunes como la cafetería, el comedor y las oficinas, lucen árboles de Navidad, belenes, luces de colores y todo tipo de adornos festivos. Los 40 puestos de la sala de Internet están más ocupados que nunca

La carrera de San Silvestre heratiana y a su paso p

Una formación matinal en la Plaza España de la FSB de Herat.

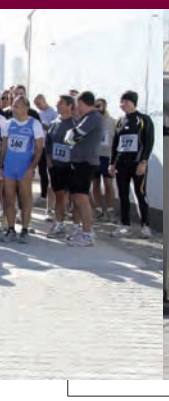
y en ellos se pueden escuchar palabras llenas de afecto y cariño mientras hablan con familiares y amigos, la mayoría desde España. Ana habla con su celoso novio que está en Madrid; Pedro trata de convencer a su hijo para que le incluya en el dibujo que ha hecho de su familia y en el que aparece su madre, su hermana y un avión sustituyéndole; el teniente Oscar le enseña a su madre la pedazo de araña disecada que le ha comprado y que según parece no le gusta mucho. Pero es hora de cenar y los puestos quedan libres casi de golpe.

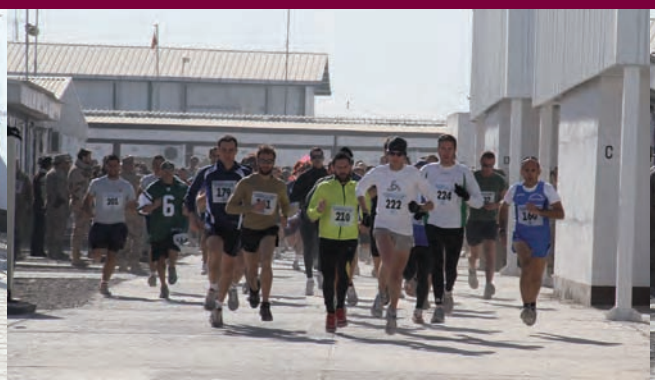
En el comedor el coronel jefe de la FSB dirige unas palabras a todos los presentes y lee unas felicitaciones procedentes de S.M. El Rey, el JEMAD y JEMA, entre otros. Tras sus palabras la bendición del páter y el brindis. El buen ambiente reina en el comedor, se intercambian los alimentos de los respectivos lugares entre españoles búlgaros y americanos. En la mesa 11 el intercambio consiste en que mientras el cabo 1º Fran da una lección magistral de baile, en sus diferentes modalidades, su comida es devorada por el cabo 1º Afonso y el soldado Enaiz.

Cena de Nochebuena en el comedor de la Base.

Tras la cena se celebra con los italianos la tradicional Misa del Gallo y

or la calle «Preciados» de la base.





Otra perspectiva de la Cena de Nochevieja en el comedor de la Base.

aquellos que quieren, la gran mayoría, pueden ir a tomar una copa a "las jaimas", la zona de tiendas en la que las distintas unidades pueden disfrutar hasta la hora autorizada por el coronel y revisada por la Guardia Civil.

Al día siguiente, en el día de Navidad las oficinas se llenan, aunque la Base está de fiesta, es festivo y se nota: se suspenden las habituales reuniones, hay churros en el desayuno y, sobre todo, hay mercadillo, el único del mundo en el que los clientes van armados y los vendedores desarmados. También, como no podía ser de otra manera, comemos todos juntos.

El último día del año un peculiar empleado de la UTE, la empresa que da servicios a los militares españoles de la Base, ultima junto a alguno de sus trabajadores, filipinos en su mayoría, el reloj de la Plaza de España que dará las 12 campanadas de fin de año. El coronel informa del fallecimiento en combate de un compañero italiano hoy y que posiblemente llegue su cuerpo esta misma noche, para todos aquellos que quieran estar presentes a su llegada. No obstante, no quiere que cunda el desanimo, que es el verdadero objetivo de los insurgentes y propone una celebración moderada y respetuosa. En la sala de Internet, Ana y su amiga Elena se cansan de intentar convencer a su celoso novio cordobés de que no tiene nada que temer; Pedro no progresa mucho con los dibujos de su hijo y sigue siendo sustituido por una aeronave, ahora por un helicóptero; el teniente Oscar, al ver que a su madre no le ha gustado mucho su anterior regalo, en esta ocasión le propone un precioso escorpión.

La cena se ha programado a las 9 de la noche. En el comedor el PIO realiza el sorteo de una paletilla y de algunos productos navideños. Las bromas, risas y alegría se sirven en las mesas. En una de ellas, el soldado Enaiz cuenta cómo decidió echarse novia desde Internet, por no perder demasiado tiempo, para la cual tuvo que someter a las candidatas a una dura selección. Sin prestarle demasiada atención, los cabos primeros Fran y Afonso se comen su comida ante su indiferencia. Más tarde, llega el momento más esperado de la noche, en la Plaza de España, donde una multitud bien abrigada, al pie de un gran reloj, cuenta los segundos para celebrar la llegada del nuevo año. Las campanadas dan paso a los abrazos, felicitaciones y emocionados gritos de: "soy español, español, español"…. de casi todos los españoles de la Base. La emblemática Puerta del Sol de Madrid, 3 horas y media más tarde, revivirá esta misma celebración para toda España.

El 5 de enero se celebra en todas las localidades españolas la tradicional cabalgata de Reyes, en Herat también, pero con una particularidad: es la única cabalgata en la que los niños son mayores de edad. No importa. El recorrido se centra casi exclusivamente en la calle principal de la Base, nuestra calle Preciados, que va desde el gimnasio hasta la Plaza de

Celebración en la Plaza de España de la llegada del

España. Los tres Reyes Magos y sus pajes, rodeados de un alegre fondo musical, recorren la calle lanzando caramelos y dulces navideños, ante los gritos de los niños uniformados. Después, un breve pero intenso concierto en la Plaza de España. Y a esperar….¿hemos sido buenos?, ¿qué nos traerán los Reyes?

El día de Reyes, más temprano de lo normal, se llena la sala de Internet. Ana le cuenta a su novio que los Reyes le han echado un novio nuevo y, sorprendentemente, a éste parece no importarle; Pedro observa su regalo, un dibujo de su hijo en el que aparece él con su mujer y sus dos hijos; el teniente Oscar recupera el buen gusto y le enseña a su madre su regalo, una preciosa alfombra para su salón. Poco después, a la 1 de la tarde, llega el momento de la última comida conjunta de estas fiestas. En medio del bullicio, el cabo 1º Afonso describe a sus más cercanos compañeros de mesa, el cabo 1º Fran y el soldado Enaiz, las cualidades de un buen mojo canario. ¿Su porción de roscón?, ya sabéis quien se la come.

Las fiestas de Navidad han terminado. Hemos disfrutado lo máximo posible considerando la ausencia de nuestros familiares y el lugar en el que estamos. No ha faltado nuestra Carrera San Silvestre Heratana, nuestros campeonatos de mus, futbol, baloncesto o voleivol. También hemos hecho algunos repartos de juguetes y ayuda humanitaria a la población afgana. Y, sobre todo, siempre hemos tenido presente los colores de nuestro país, que lucimos con orgullo sobre el hombro izquierdo de nuestro uniforme. •

La cabalgata de Reyes.

l nuevo Año.

XX SEMINARIO INTERNACIONAL DE LA CÁTEDRA ALFREDO KINDELÁN

La XX edición de la Cátedra Alfredo Kindelán, de carácter internacional, ha tenido lugar del 16 al 19 de noviembre en el Centro de Guerra Aérea. La ceremonia inaugural fue presidida por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, siendo en esta ocasión el tema elegido "Empleo del Poder Aeroespacial en misiones de Mantenimiento de Paz".

La proliferación de estados con débiles estructuras gubernamentales, desestabilizados social o económicamente, con pugnas políticas o étnicas internas, etc., hacen prever una conflictividad permanente en los próximos años.

Ante esta perspectiva, es necesario hacer una valoración de la contribución del Poder Aeroespacial en misiones internacionales de mantenimiento de paz. Esta contribución abarca muy distintas áreas, como son el transporte aéreo, la vigilancia marítima, misiones de aeroevacuación, reconocimiento, etc. Dado que varias de estas áreas ya se han tratado en pasadas ediciones de la Cátedra y con el fin de limitar y concretar el contenido de la presente, en esta ocasión el seminario se ha centrado en dos aspectos

de gran actualidad en los conflictos en curso, el "Close Air Support (CAS)" y el "Reconocimiento Aéreo en la zona de operaciones".

En esta XX edición han participado más de 30 representantes de distintas naciones, organismos y empresas. Se ha contado con la exposición de los puntos de vista de distintas Fuerzas Aéreas aliadas y amigas y de la Industria de Defensa nacional e internacional, presentados en conferencias magistrales por parte de los siguientes invitados:

– General de brigada Santos Senra Pérez, director de la Aviación en el Cuartel General de ISAF, Kabul.

– General de brigada Gilles Lemoine, director del Centro Aeroespacial de Estudios Estratégicos, París.

– General de brigada Paddy Teakle, director asistente en el JAPCC, Kalkar.

– Teniente general Frank Gorenc, jefe de la 3ª Fuerza Aérea de la Base de Ramstein, Alemania.

– Representantes de Industrias de Defensa, coordinados por el general de división Jesús Martín del Moral, director de Sistemas del MALOG:

INDRA , Francisco J. Jiménez Rodríguez (ES)

HARRIS , Ruud Haasjes (UK)

L3COMMUNICATIONS/AERLYPER, RicardoPradella (USA/ES)

RAFAEL, D. Gil Nir (IS).

Además, el Grupo de Trabajo liderado por el coronel José Mª Martínez Cortés, asistido por seis tenientes coroneles y comandantes del EA, compuesto por 21 delegados de los distintos países aliados asistentes al seminario, ha sido un foro donde se han tratado y consensuado ideas que, sin duda, serán de utilidad y aplicación en el Ejército del Aire y en las Fuerzas Aéreas de los países representados.

La ceremonia de clausura estuvo presidida por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, acompañado por el jefe del Mando Aéreo de Combate, el jefe del Mando del Apoyo Logístico, el jefe del Mando de Personal y el director del CEGA, además de otras distinguidas autoridades civiles y militares y representantes de la industria y la universidad.

LA ESCUELA DE TÉCNICAS DE SEGURIDAD, DEFENSA Y APOYO (ETESDA) RECIBE A UNA REPRESENTACIÓN DE LA FUERZA AÉREA CHILENA

El 17 de noviembre la Escuela de técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) recibió la visita de una representación de la Fuerza Aérea chilena.

El motivo de su visita fue el de conocer la formación que se imparte en el Ejército Aire español en el área de Protección de la Fuerza y Seguridad de Bases Aéreas. Durante dicha visita pudieron comprobar cómo se estructuran los diferentes planes de estudios de la ETESDA y los medios con los que cuenta la Escuela para ampliar las enseñanzas teóricas, como son el aula de seguridad o el simulador de tiro.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DE ALUMNOS 5º CURSO DE LA AGA Y ALUMNOS DE LA ESTAER A LA B.A. GETAFE

El 17 de noviembre tuvo lugar en la Base Aérea de Getafe la visita de los alumnos de 5º curso de la Escala de Oficiales que perfeccionan sus estudios en el Grupo de Escuelas de Matacán, así como de un grupo de alumnos de Tropa de la ESTAER.

Ambas comisiones fueron recibidas por el coronel jefe de la Base Aérea de Getafe y del Ala 35 Javier Carramiñana Bustillo. Tras la recepción, cada una de las comisiones realizó la visita prevista a diferentes dependencias de la B.A. de Getafe.

Los alumnos procedentes de la B.A. de Matacán se dirigieron a la sala de operaciones del Grupo de Fuerzas Aéreas donde se les impartió una charla sobre las misiones de la unidad. A continuación recorrieron el resto de dependencias de los Grupos de Fuerzas Aéreas y Material, donde sus responsables resolvieron las cuestiones que plantearon los alumnos. Posteriormente se procedió a una visita estática al sistema de armas T-21 (C-295), donde les fueron mostradas las tareas de mantenimiento de las aeronaves.

Los alumnos de la ESTAER se dirigieron a la Sección de Equipo Personal de Vuelo donde el personal experto en la materia expuso su labor dentro de la dependencia. Además, se dio a conocer el material con el que cuenta la unidad para la realización de misiones y aquellos diseños que formarán parte de la dotación del Ejército del Aire.

Para finalizar se obsequió a los todos los alumnos con un recuerdo de la unidad y se les animó a formar parte de ésta si algún día tuvieran esa ocasión.

LOS AVIONES AWACS QUE PROTEGIERON LA CUMBRE DE LA OTAN EN LISBOA OPERARON DESDE LA BASE AÉREA DE TORREJÓN DE ARDOZ

Con motivo de la última Cumbre de la OTAN celebrada en Lisboa el Ejército del Aire, y más exactamente la Base Aérea de Torrejón de Ardoz (Madrid), prestaron su apoyo al despliegue de los aviones AWACS que han controlado el espacio aéreo en torno a la capital portuguesa.

Como es habitual en el ámbito del despliegue de protección de las cumbres de la OTAN, en la reciente de Lisboa celebrada los pasados días 18 y 19 de noviembre, se desplegaron aviones AWACS (Airborne Warning And Control System/Sistema de control y alerta temprana) de la Alianza. El trabajo de La Flota de Alerta Temprana de la OTAN, que componen 17 aparatos Boeing E-3A AWACS con base en Geilenkirchen (Alemania), es vital para controlar desde la segura llegada de los aviones de los líderes participantes al control e impermeabilización del espacio aéreo en torno al lugar de reunión de la cumbre.

Julio Maíz

Esta fuerza está operada por personal de quince países de la OTAN, incluidos miembros del Ejército del Aire que se integraron en 1996, tras tomar el Ejecutivo español de entonces la decisión de participar en este vital componente.

Por razones tácticas la alianza decidió desplegar el poderoso destacamento que vigiló la cumbre en la B.A. de Torrejón de Ardoz; el saturado espacio aéreo en torno a Lisboa y la relativa proximidad de la base española, que dista unos 600 kilómetros de la capital portuguesa, determinaron la decisión.

En total tres E-3A Sentry se desplegaron en la base madrileña el 19 de noviembre. También llegó a Torrejón uno de los tres aviones TCA (Trainer Cargo Aircraft/Avión carga y entrenamiento) Boeing 707-307C del componente, el matriculado LX- N2000, en el que se trasladó personal y equipo de apoyo al Destacamento.

La presencia de los AWACS en España no es nueva, aunque sí en un número tan alto de aparatos, dado que es muy habitual su participación en los ejercicios aéreos que se desarrollan en nuestro país. Últimamente su presencia es más frecuente dado que para cada curso del Tactical Leadership Program (TLP) se despliega un E-3 en España.

Los AWACS se turnaron para mantener la vigilancia sobre la capital portuguesa. Hay que tener en cuenta que, tras despegar de Torrejón de Ardoz, prácticamente cuando se alcanza la altura operacional se está a una distancia de menos de 400 kilómetros de Lisboa, con lo que la capital está dentro del máximo radio de acción de cobertura del radar AN/ APY-2 que llevan los AWACS de la Alianza, para detectar aeronaves en vuelo a baja altitud.

JULIO MAÍZ SANZ

IMPOSICIÓN DE CONDECORACIONES DE LA CRUZ ROJA ESPAÑOLA

El 19 de noviembre tuvo lugar a las 19:00 horas en el Paraninfo de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, un acto institucional de imposición de condecoraciones y entrega de distintivos de la Cruz Roja Española (CRE).

El acto fue presidido por el presidente del Gobierno de Canarias, Paulino Rivero Baute. Éste estuvo acompañado en la mesa presidencial por Carolina Daría San Sebastián (delegada del Gobierno en Canarias), Jerónimo Saavedra Acevedo (alcalde del Ayuntamiento de Las Palmas), Alejo Ramón Trujillo Marrero (presidente autonómico de CRE en Canarias) y por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire José Jiménez Ruiz.

Comenzó con la proyección de un video sobre la actividad general que desarrolla CRE y a su conclusión comenzaron a entregarse las distintas distinciones.

A propuesta del Comité Provincial de la Cruz Roja en Canarias, se galardonó con la Medalla de Oro de la Institución a la Base Aérea de Gando, por ser un claro ejemplo de colaboración permanente en el ámbito de las emergencias, actuaciones humanitarias, operaciones y simulacros conjuntos. Galardón que representa el reconocimiento a la Base Aérea por la colaboración permanente que presta con el Servicio de Búsqueda y Salvamento, como por los envíos del Centro Logístico de Ayuda Humanitaria.

La Medalla de Oro fue recogida por el coronel Jorge Pellegero Aldasoro, jefe de la Base Aérea de Gando.

Tras la finalización de las entregas se pronunciaron varios discursos por diversas autoridades de la comunidad canaria.

DESPEDIDA DEL 9º RELEVO DEL DESTACAMENTO ORION

El pasado 19 de noviembre en un acto presidido por el director de Enseñanza del Mando de Personal del EA, general de división Juan A. Carrasco Juan, tuvo lugar en la Base Aérea de Morón de la Frontera la despedida del personal que constituye el noveno relevo del destacamento "ORION", que además corresponde con el decimocuarto de tripulaciones.

El destacamento, con base de operaciones en Yibuti, es la contribución del Ejército del Aire al despliegue de medios con el que el Ministerio de Defensa español participa en la Operación ATALANTA, que tiene por misión, entre otras, dar seguridad a los pesqueros y mercantes que faenan o cruzan las aguas del océano Índico frente a las costas de Somalia.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA UNIDAD DE MÚSICA DE LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE CELEBRA LA FESTIVIDAD DE SANTA CECILIA

Con motivo de Santa Cecilia, patrona de los Cuerpos de Música Militar, la Unidad de Música de la Academia, ha venido desarrollando una gran actividad musical. El 15 de noviembre ofreció un concierto en el Salón de Actos del Nuevo Recreo industrial dirigido al público de la capital leonesa. Los días 16 y 17 ofreció dos conciertos didácticos en el Centro "Camino de Santiago" de la Virgen del Camino y en el Instituto "San Andrés del Rabanedo" de la misma localidad.

El día 18 dirigido a profesores, alumnos y personal del aeródromo, dio otro concierto en el salón multiusos de este centro.

Por último, el día 19 se celebró la Santa Misa en la capilla de la Academia. Posteriormente, en el pabellón de suboficiales, se llevó a cabo la despedida de los caballeros y damas alumnos de la XXI Promoción del Cuerpo de Músicas Militares, que durante el mes de noviembre han cumplido su plan de formación en esta Academia.

ACTO DE APERTURA DEL XXVI CURSO CONJUNTO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y TELECOMUNICACIONES

El 22 de noviembre ha tenido lugar en la Escuela de Técnicas de Mando, Control y Telecomunicaciones (EMACOT), el acto de apertura del XXVI Curso de Sistemas de Información y Telecomunicaciones Conjunto, presidido por el general de brigada, jefe de la División CIS del EMACON, Antonio Gibert Oliver.

A su llegada fue recibido por el coronel director de la Escuela, quien una vez en el salón de actos dio la bienvenida a los participantes, agradeciendo al EMACON la elección de las instalaciones de la escuela para impartir el curso que cuenta con participantes de los Ejércitos, Armada y Fuardia Civil.

Seguidamente, el general jefe de la División CIS del EMACON, ofreció una conferencia a los señores concurrentes al curso, señalando la gran importancia de los medios CIS en apoyo de las operaciones y la necesidad de una cada vez mayor integración de los medios CIS en beneficio de un mejor empleo en acciones conjuntas, tras lo cual declaró inaugurado oficialmente el curso.

INTERCAMBIO ESCUADRONES CREIL (FRANCIA)

Entre los días 22 y 26 de noviembre se ha desarrollado en la Base Aérea de Getafe un intercambio entre el Ala 35, con material T-21, y los escuadrones de la Fuerza Aérea francesa ET 01.062 "Vercors" (Creil) y ET 03.062 "Ventoux" (Mont de Marsan), ambos a bordo de un CN-235/200.

Durante dicho intercambio se compartieron conocimientos, técnicas, tácticas y procedimientos, realizándose asimismo un vuelo en formación táctica entre el T19 y el T-21.

Cabe destacar la visita realizada al GRUEMA (Matacán), en la que la delegación francesa pudo conocer "in situ" los procedimientos de lanzamiento de cargas, lo que contribuirá al desarrollo inicial de este nuevo rol con motivo de la próxima adquisición por la Fuerza Aérea francesa de ocho nuevos CN-235/300. El personal del GRUEMA demostró gran entusiasmo resolviendo las dudas planteadas por la tripulación francesa.

El teniente coronel Frederic Machard, jefe de la delegación francesa, se despidió del coronel jefe del Ala 35 y Base Aérea de Getafe, deseando que la experiencia pudiese repetirse en años venideros tanto en Francia como en España y agradeció la hospitalidad recibida en estos días de intercambio de experiencias con el Ejército del Aire, reseñando lo positivo de los conocimientos adquiridos en las diferentes unidades visitadas.

MAREA 05

La semana del 22 al 26 de noviembre tuvo lugar en los Alcázares el ejercicio Marea 05, organizado por la Escuadrilla de Honores del Ejército del Aire. A tal fin se desplazó a los Alcázares un contingente compuesto por una sección de cuarenta y cinco miembros de la misma. Durante este periodo se realizaron diferentes actividades, tales como lanzamientos paracaidistas, simulaciones de aeroevacuación médica en helicóptero (MEDEVAC), combate en población, escolta de convoy, rappel, y un ejercicio táctico de defensa de punto sensible en la zona de la "Rambla de Munuera".

Durante esta semana se contó con la visita del general de división Ángel Moreno Josa, jefe de la Agrupación del Cuartel General del Ejército del Aire, que pudo comprobar en persona las capacidades de la unidad, participando de forma activa en alguna de las acciones.

Desde la jefatura de la Escuadrilla de Honores se agradece la colaboración de la Academia General del Aire, la Escuela Militar de Paracaidismo, la jefatura SAR y la jefatura MOVA, sin cuya colaboración habría sido imposible llevar a cabo este ejercicio.

REUNIÓN ANUAL DE COORDINADORES DEL PLAN ANTIDROGA DEL EJÉRCITO DEL AIRE, EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO DE TABLADA

Los días 23 y 24 de noviembre, ha tenido lugar en el Acuartelamiento Aéreo de Tablada la reunión anual de Coordinadores (NIVEL 2 y 3) del Plan Antidroga del Ejército del Aire (PADEA).

En estas jornadas se han impartido conferencias sobre la situación actual del PADEA y la nueva reglamentación de defensa, que estuvieron a cargo del coronel Carlos Alonso Rodero, jefe del PADEA en el Ejército del Aire y del coronel Antonio Campos Peña, jefe del Centro de Farmacia de Sevilla.

Dentro del programa previsto, los integrantes de la reunión visitaron las instalaciones del Centro de Farmacia de Sevilla, dónde pudieron comprobar, "in situ", el trabajo que se desarrolla en relación a la toma de muestras y análisis de sustancias.

Durante la última jornada se constituyeron grupos de trabajo, para la elaboración de un informe que recoja las líneas básicas de las modificaciones que se considera es necesario introducir en una nueva redacción del Plan Antidroga del Ejército del Aire, a fin de adaptarlo a las actuales directrices del Plan General de Prevención de las Fuerzas Armadas.

RELEVO DE MANDO DEL ESCUADRÓN DE VIGILANCIA AÉREA NÚM.12

El 23 de noviembre se efectuó el relevo de mando del Escuadrón de Vigilancia Aérea nº 12 entre el comandante Amadeo Aicart Nebot y el comandante Francisco Javier García Ortiz.

El general de brigada José Luis Triguero de la Torre, jefe del Sistema de Mando y Control, presidió el acto en las instalaciones de ese centro.

Tras los honores de ordenanza y pasar revista a las fuerzas participantes, compuestas por una sección de Tropa del EVA-12, el general Triguero procedió a leer la fórmula de toma de posesión. Acto seguido, el comandante García Ortiz hizo juramento de cumplir fielmente las obligaciones del cargo.

El acto finalizó con unas palabras del general Triguero y el himno del Ejército del Aire.

En su discurso el general felicitó al jefe saliente por el trabajo realizado y expresó sus mejores deseos para el entrante.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

PARTICIPACIÓN DE LA ETESDA EN EL SEMINARIO DE CENTROS DE FORMACIÓN DE PROTECCIÓN A LA FUERZA DEL GRUPO AÉREO EUROPEO

Durante los días 23 y 24 de noviembre se desarrolló en la Base Aérea de Dijon, Francia, el Seminario de Centros de Formación de Protección a la Fuerza del Grupo Aéreo Europeo, organizado por el Grupo Aéreo Europeo (EAG). La Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) fue el centro de formación que representó al Ejército del Aire en dicho Seminario.

El Seminario tenía como objetivo poner en contacto a los diferentes centros de formación y entrenamiento del Grupo Aéreo Europeo y países amigos a fin de poder intercambiar experiencias de la orientación que le ha dado cada país a la formación en Protección a la Fuerza y explorar nuevos campos de cooperación en materia de formación en dicho ámbito.

Durante el Seminario, los representantes de Gran Bretaña, Italia, Francia, Bélgica, Holanda, Noruega y España, expusieron la metodología que han seguido o que pretenden seguir en el futuro a la hora de impartir la formación en Protección a la Fuerza. La representación española estuvo encabezada por el coronel director de la ETESDA, Juan Carlos Martín Torrijos.

Encuadradas dentro de las actividades del Seminario, el Centro de Formación del Ejército del Aire francés realizó una exhibición de la Escuela Cinológica y otra de Defensa Personal, a cargo de los alumnos de ese centro, así como una exposición estática del material de entrenamiento que utiliza para impartir la formación de Protección a la Fuerza.

INAUGURACIÓN DEL AULA 27 "TENIENTE GENERAL PUIGCERVER"

El 24 de noviembre tuvo lugar en el CESEDEN, la inauguración del aula 27 "General del Aire Gonzalo Puigcerver Roma".

El general del Aire Gonzalo Puigcerver Roma, perteneciente a la primera promoción de la Academia General del Aire, ocupó los cargos de jefe del Mando de Material del Ejército del Aire y del Mando Aéreo de Canarias. Fue nombrado jefe del Estado Mayor de la Defensa en octubre de 1986 tras ocupar el cargo de jefe del Cuarto Militar de SM el Rey, relevando en el puesto al almirante Ángel Liberal Lucini.

La nueva denominación del aula se une a las de otras tan ilustres como la del teniente general Asensio, teniente general González de Mendoza, primer director del CESEDEN, teniente coronel Romero fallecido en los atentados terroristas del 21 de junio de 1993, general Kindelán primer piloto militar y fundador del Servicio Aeronáutico Militar, almirante Martin–Granizo jefe del Estado Mayor de la Defensa hasta su fallecimiento en 1992, general Vigón, general Diez Alegría militar, embajador, académico español y director del Centro Superior de Estudios de Defensa Nacional, marqués de la Ensenada, estadista y político ilustrado español, comandante Villamartín, pensador militar del siglo XIX y autor de "Nociones del Arte Militar".

El acto estuvo presidido por el general del Aire José Jiménez Ruiz, jefe de Estado Mayor del Aire, que previamente había impartido una conferencia al curso de actualización para el desempeño de los cometidos de oficial general.

Al inicio de la conferencia, el almirante director del CESEDEN dirigió unas palabras a dicho curso presentando al general del Aire y exponiendo los motivos que habían llevado a su elección para la designación del aula. El general del Aire JEMA también tuvo unas afectuosas palabras al inicio de su alocución.

Una vez finalizadas la conferencia del JEMA, el general del Aire Puigcerver, acompañado del DICESEDEN, el JEMA y los oficiales del Ejército del Aire destinados en el CESEDEN, inauguró oficialmente el aula 27 sirviéndose posteriormente un café en el pasillo de la primera planta.

AYUDA HUMANITARIA A HAITÍ

El 24 de noviembre, el general jefe de la Base Aérea de Torrejón Luis Miguel Yagüe Herreros, recibió a la ministra de Asuntos Exteriores y de Cooperación, Trinidad Jiménez, para presenciar la salida del avión fletado por la AECID.

El avión partió para Haití con 40 toneladas de medicamentos para atender a los afectados por una epidemia de cólera en el empobrecido país.

El mismo avión fletado transportará tanques de almacenamiento de agua y grifos que se entregaran a Cruz Roja Española.

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO GENERAL A LAS UNIDADES UBICADAS EN EL AERÓDROMO MILITAR DE LEÓN

El 24 de noviembre el general jefe del Mando Aéreo General, teniente general Fernando Lens Astray, realizó su 1ª visita a las unidades ubicadas en el Aeródromo militar de León.

A su llegada fue recibido por el coronel jefe del Aeródromo Militar de León y Academia Básica del Aire, coronel Pablo José Castillo Bretón acompañado por el coronel jefe del Establecimiento Disciplinario Militar Norte coronel Miguel Ángel Benítez García y por el capitán jefe de la Escuadrilla de Transmisiones nº 8 capitán José Manuel González Álvarez.

Tras recibir los Honores de Ordenanza y pasar revista al Escuadrón de Alumnos, se dirigió a la sala de juntas del edificio de Dirección, donde se desarrollaron sendas exposiciones a cargo del coronel director de la Academia Básica del Aire y del coronel jefe del Establecimiento Disciplinario Militar Norte relativas a las distintas unidades.

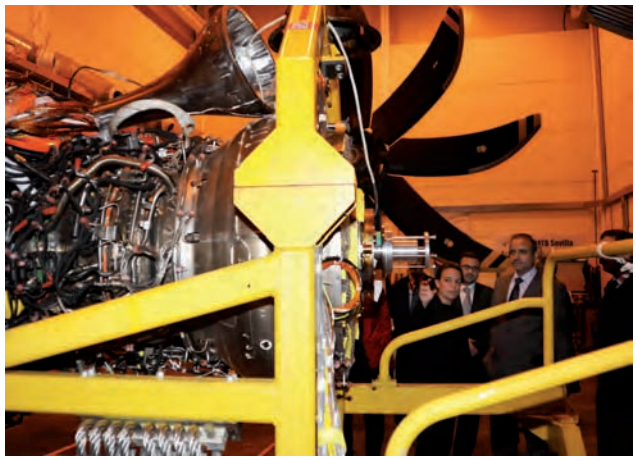
Posteriormente se llevó a cabo una visita a las instalaciones. Tras la firma en los libros de honor, el teniente general emprendió viaje de regreso a Madrid.

VISITA DE LA I COMISIÓN MIXTA HISPANO SAUDÍ AL ALA 11 Y B.A. DE MORÓN

En la tarde del 24 de noviembre, la I Comisión Mixta Hispano Saudí visitó las instalaciones del Ala 11 y B.A. de Morón.

Durante el recorrido visitaron las dependencias relacionadas con el mantenimiento del avión C16 Eurofighter, así como el edificio dedicado a la instrucción de sus pilotos donde el personal de la unidad, en fechas cercanas, ha venido impartiendo el curso "10-01 de conversión operativa a material C16" a miembros de la Fuerza Aérea saudí.

A la finalización el general Abdulaziz Ibrahim A. Alhudaithi, que presidia la delegación saudí, firmó en el libro de honor, dejando constancia de la visita realizada.



Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO DE COMBATE AL ALA 11

El 24 de noviembre el general jefe del Mando Aéreo de Combate, el teniente general José Froilán Rodríguez Lorca, visitó el Ala 11 y Base Aérea de Morón. El general y acompañantes fueron recibidos por el coronel Francisco Javier Fernández Sánchez y una comisión de la unidad.

A continuación realizaron una detenido recorrido por las diversas dependencias e instalaciones* de la base.

Concluido el recorrido, el general jefe del Mando Aéreo de Combate firmó en el libro de honor de la unidad dejando constancia de la visita realizada.

DESPEDIDA OFICIAL EN ALCANTARILLA

El 25 de noviembre tuvo lugar en la Base Aérea de Alcantarilla, el acto anual de despedida de personal militar y civil que, durante el año 2010, ha causado baja por pase la situación de reserva, jubilación y cambio de destino en el Escuadrón de Zapadores Paracaidistas, Escuadrón de Vigilancia Aérea núm. 13 y Escuela Militar de Paracaidismo "Méndez Parada".

Una vez formada la Escuadrilla de Honores en la Plaza de Armas y recibido el Estandarte de la Escuela Militar de Paracaidismo, se procedió a desarrollar un sencillo y emotivo acto para mostrar la gratitud hacia quienes han servido al Ejército del Aire y por extensión a España durante un amplio periodo de su vida, y simbolizado mediante la entrega de un obsequio-recuerdo de manos del coronel jefe de la base. Posteriormente procedieron a despedirse del estandarte.

En su alocución, el coronel hizo una breve glosa del personal despedido, destacando su valiosa contribución durante el tiempo de permanencia en estas unidades.

ACTO DE EXALTACIÓN DE VIRTUDES MILITARES EN EL ACUARTELAMIENTO AÉREO LAS PALMAS

El 26 de noviembre, presidido por el general jefe del MACAN, se celebró en el Acuartelamiento Aéreo de Las Palmas el acto de exaltación de virtudes militares. El acto comenzó con la entrega del nuevo Guión del Grupo del Cuartel General del MACAN al coronel jefe del mismo por Juan Jesús Suárez González, director ejecutivo del Rotary Club Ciudad de Arucas, entidad que ha donado el citado guión y con la que el Mando Aéreo de Canarias tiene una amplia trayectoria de colaboración.

A continuación se impusieron las condecoraciones concedidas durante el año 2010. La teniente María Cruz Rueda Santos, como mas caracterizada hizo una breve glosa sobre las virtudes militares y agradeció la concesión de dichas condecoraciones.

Por último se realizó el acto de despedida oficial del personal que durante este año ha pasado a la situación de reserva, retiro o jubilación. Se les hizo entrega de un recuerdo como muestra de gratitud a quienes han dedicado al Ejército del Aire toda una vida profesional, despidiéndose a continuación de la enseña nacional.

Los actos finalizaron con la interpretación del himno del Ejército del Aire, el homenaje a los que dieron su vida por España y un desfile terrestre.

FINALIZACIÓN DEL XII CURSO DE SEGURIDAD Y DEFENSA PARA PERSONAL EXTRANJERO

El 26 de noviembre, finalizó el XII curso de Seguridad y Defensa para personal extranjero, curso que se impartió en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) de Zaragoza desde el 6 de septiembre de este mismo año.

Este año, han sido dos los participantes en dicho curso, ambos pertenecientes a la Fuerza Aérea mauritana, y han recibido formación en armamento, defensa contra acciones especiales, destreza en el campo de batalla, defensa terrestre, seguridad de instalaciones y de personal, tiro, topografía y NBQ. También han participado en ejercicios y actividades relacionadas con el ámbito de la seguridad y la defensa.

El objetivo general del curso es el de perfeccionar los conocimientos de los alumnos en materia de seguridad y defensa de bases e instalaciones militares.

FINALIZACIÓN DEL XXXI CURSO DE GUÍA Y ADIESTRAMIENTO DE PERROS POLICÍA

El 26 de noviembre, finalizó el XXXI Curso de Guía y Adiestramiento de Perros Policía para personal del Ejército del Aire, curso que se impartió en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) de Zaragoza desde el 6 de septiembre de este mismo año.

Durante el desarrollo de dicho curso, los alumnos, cinco suboficiales y dos cabos 1º, recibieron la formación adecuada para desarrollar la labor de guía y adiestrador de perros en el campo de obediencia, defensa, búsqueda y localización de personas, drogas y explosivos.

ACTO DE JURAMENTO O PROMESA DE FIDELIDAD ANTE LA BANDERA DE ESPAÑA

El 26 de noviembre tuvo lugar en la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) el acto militar de juramento o promesa a la Bandera de España de 25 Aspirantes a Reservistas Voluntarios del Ejército del Aire, de las categorías de oficial y suboficial, así como 8 ciudadanos que lo solicitaron voluntaria y reglamentariamente.

Al acto, presidido por el general jefe de la Base Aérea de Torrejón Luis Yagüe Herreros, asistieron autoridades militares, jefes de las unidades de dicha Base Aérea, personal de la ESTAER y otros invitados.

La fuerza estuvo compuesta por el Estandarte de la ESTAER, la Escuadra de Gastadores del Escuadrón de Alumnos, la Unidad de Música del MAGEN y las escuadrillas de sargentos alumnos y aspirantes a reservistas voluntarios.

Tras la ceremonia de juramento o promesa ante la bandera, el coronel director de la ESTAER, Agustín Arias González, dirigió una alocución señalando que “lo que nos hace realmente humanos… es la conjunción única de los sentimientos con las capacidades mentales de memoria, entendimiento y voluntad y en este sencillo acto en que nos encontramos se reúnen todos y cada uno de estos factores de humanidad”.

Después de entonar el himno del Ejército del Aire, se realizó el tradicional homenaje a los que dieron su vida por España, con el posterior desfile de las fuerzas.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

ENTREGA DEL "PREMIO IMAGEN" A LA BASE AÉREA DE ARMILLA

La gala de entrega de los premios Imagen, celebrada el último fin de semana del mes de noviembre de cada año en el gran hotel Nazaríes, propiedad del grupo empresarial M.A., organizador de la gala, se ha convertido en una prestigiosa cita social en donde se congregan las más altas representaciones del tejido empresarial, institucional y social de la ciudad de Granada y distingue a aquellas que han desarrollado un papel especialmente relevante en la vida de la capital granadina durante los últimos doce meses.

En su décima edición la Base Aérea de Armilla y Ala 78 recibió, por votación unánime de todos los miembros del

jurado, el premio Imagen Institucional por su destacada labor y estrecha relación mantenida durante el último año con la sociedad granadina.

El coronel Ángel Valcárcel Rodríguez recogió el premio de manos de Luís Martín, director gerente de Hoteles MA. Acompañaron al jefe de la Base Aérea de Armilla sobre el escenario una representación de pilotos, mecánicos y personal de apoyo de la Patrulla ASPA, con el fin de representar a todos los hombres y mujeres de la Base Aérea, tampoco quiso perderse la ocasión de acompañarle el teniente general, antiguo jefe del Mando de Adiestramiento y Doctrina, Manuel Bretón de los Herreros. En sus palabras remarcó el carácter aeronáutico de Granada, la cual se siente orgullosa de poder albergar el próximo año las celebraciones del centenario de la Aviación Militar española, así como los 100 años del primer vuelo realizado en el entonces hipódromo de Armilla.

Entre los asistentes, cabe destacar la presencia del general del aire Eduardo González- Gallarza Morales y el general Juan Antonio Moliner González, que se acercaron a Granada para reunirse con la recién creada asociación de amigos de la Base Aérea de Armilla, también tuvo su representación el Ejército de Tierra en la persona del actual Jefe del Mando de Adiestramiento y Doctrina (MADOC) teniente general Francisco Puentes Zamora, acompañado por el general Juan Antonio Álvarez Jiménez y el general Honorio Cantero López de Davalillo.

Al ser el premio institucional el último en entregarse, la gala puso su broche de oro con una cerrada ovación a la institución acreedora de dicho galardón: la Base Aérea de Armilla y Ala 78, demostrando una vez más el cariño y reconocimiento que el pueblo granadino tiene depositado sobre "su" Base Aérea.

FINALIZACIÓN DEL CONCURSO-OPOSICIÓN PARA EL ASCENSO A CABO PRIMERO DEL EJÉRCITO DEL AIRE

El 30 de noviembre, el coronel director de la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo, Juan Carlos Martín Torrijos, despidió a los alumnos inte-

grantes del 01/2010 concurso-oposición para el Ascenso a cabo 1º del Ejército del Aire, que se ha realizado durante el mes de noviembre en dicha Escuela y en el que 54 alumnos han desarrollado la fase presencial donde han recibido la formación complementaria que les permitirá desempeñar los cometidos que corresponden al empleo de cabo 1º.

Julio Maíz

EL TUPOLEV TU-154 DE RUSIA ASIGNADO A LAS MISIONES OPEN SKIES EN GETAFE

En el mes de noviembre un Tupolev Tu-154 del gobierno ruso ha estado operando desde la Base Aérea de Getafe (Madrid), realizando misiones de inspección del tratado denominado Open Skies.

El madrileño aeródromo de Getafe suele recibir de vez en cuando interesantes aviones militares de muy diversas Fuerzas Aéreas. Al muestrario de aviones que utilizan, salen o llegan a las instalaciones de Airbus Military, se suman los visitantes de la anexa Base Aérea de Getafe.

Así durante la semana laboral del día 15 al 19 de noviembre, un más que reseñable aparato militar ruso Tupolev Tu-154M/LK-1 ha estado operando desde esta base española. Este avión de transporte, propulsado por tres turbinas Soloviev D-30KU-154, lleva la matrícula civil rusa RU-85655, una práctica muy habitual en la aviación militar de este país desde la época soviética, sobre todo en lo que se refiere a aviones de transporte y de misiones especiales.

Este Tupolev, asignado al Centro de Entrenamiento de Cosmonautas Yuri Gagarin, que depende del Ministerio de Defensa de Rusia, realiza múltiples misiones en favor del Centro, entre las que están las del traslado de las tripulaciones de los cohetes Soyuz, desde Moscú hasta el cosmódromo de Baikonur (Kazajistán).

Otra importante misión que efectúa, tras ser equipado con los correspondientes sistemas de reconocimiento, es la de servir de plataforma fotográfica en los vuelos sobre las instalaciones militares de buena parte de los países pertenecientes a la OSCE (Organización para la Seguridad y Cooperación Europea).

En 1992 las naciones de esta organización firmaron el importante tratado Reducción de las Fuerzas Armadas Convencionales en Europa.

Posteriormente se dotó al acuerdo de un instrumento de verificación del cumplimiento de lo firmado mediante una serie de inspecciones, que incluían además una serie de vuelos de verificación, denominados Open Skies (Cielos abiertos).

El acuerdo autoriza y regula la actividad de los aviones de los diferentes países participantes para hacer los vuelos de reconocimiento fotográfico sobre las instalaciones militares de las otras naciones signatarias. Estos vuelos comenzaron a ponerse en práctica en 2002, participando en ellas personal y algunos aviones de las 34 naciones signatarias del tratado.

El Tu-154M llegaba a Getafe el día 15, a primera hora de la tarde en vuelo directo desde Rusia, desde su base de Chkalovsky, sita al norte de la capital de la Federación rusa, Moscú.

Durante el tiempo que ha durado su estancia en España ha realizado las correspondientes verificaciones, aunque hubo de suspender alguna de sus misiones por la mala meteorología. El aparato regresó a Rusia a primera hora del viernes día 19.

Desde esta Base ya operó este avión en noviembre de 2008 en otra misión Open Skies. Recordemos además que en la cercana B.A. de Cuatro Vientos, el Centro Cartográfico y Fotográfico (CECAF) realiza en el laboratorio de fotografía del centro el revelado y preparación del material obtenido por el equipo ruso, realizando además una copia de verificación para el Ministerio de Defensa de España, tal y como prevé el tratado.

JULIO MAÍZ SANZ

VISITA DEL GENERAL JEFE DEL MANDO AÉREO DE COMBATE AL ESCUADRÓN DE ZAPADORES PARACAIDISTAS (EZAPAC)

El 30 de noviembre, visitó el EZAPAC el general jefe del Mando Aéreo de Combate (MACOM), teniente general José Froilán Rodríguez Lorca.

A su llegada fue recibido por el jefe de la Base Aérea de Alcantarilla, coronel Alberto Gallego Gordón y el jefe del Escuadrón de Zapadores Paracaidistas, teniente coronel Fernando Carrillo Cremades.

Durante su visita, el general Rodríguez Lorca asistió a las distintas actividades de instrucción que en ese momento desarrollaban los miembros de la unidad con motivo de la jornada de seguridad paracaidista prevista para este día. De igual forma, se le informó de los detalles de ejecución de la misión de reconocimiento especial y acción directa que el EZAPAC realizó en el marco del reciente ejercicio Sirio 10, organizado por el Mando Aéreo de Combate.

Finalizada la visita, el general Rodríguez Lorca firmó en el libro de honor de la unidad en el que dejó constancia de su agradecimiento por el alto espíritu de dedicación y servicio del EZAPAC en las misiones que le son encomendadas.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

EL EJÉRCITO DEL AIRE FIRMA UN CONVENIO DE COLABORACIÓN CON LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ESCLEROSIS MÚLTIPLE

El 1 de diciembre, a las 12:30, el general del Aire José Jiménez Ruiz, jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, firmó en la sede de la Asociación Española contra la Esclerosis Múltiple (AEDEM) el convenio suscrito entre el Ministerio de Defensa/Ejército del Aire y la citada Asociación para el desarrollo del programa "Préstame tus alas".

El proyecto de AEDEM "Préstame tus alas" tiene como fin promocionar el voluntariado en los enfermos de esclerosis múltiple, transmitiéndoles que, a pesar de su discapacidad, tienen habilidades y fortaleza suficiente para ayudar a los demás. AEDEM considera que el EA puede dar ejemplo de fortaleza y entrega, así como de la importancia de la unión y del trabajo en equipo, a través de la transmisión de la información y conocimiento de sus actuaciones.

De acuerdo a lo suscrito en el convenio, el Ejército del Aire cooperará y colaborará, a título gratuito, sin contraprestación económica alguna con AEDEM mediante la realización de visitas periódicas a diferentes bases aéreas, que incluirán diferentes actividades, como son charlas sobre la organización y funcionamiento de las unidades visitadas o exposiciones estáticas de sus medios materiales.

VISITA DE LOS ALFÉRECES ALUMNOS DEL 4º CURSO CGEA-EO-AD AL ALA 14

El 1 de diciembre visitaron el Ala 14 y TLP 47 alféreces alumnos del 4º curso CGEA-EO-AD de la Academia General del Aire, acompañados por dos profesores de dicha Academia.

A su llegada a la unidad fueron recibidos por la comisión designada al efecto, compuesta por el comandante jefe del 142 Escuadrón, el comandante jefe accidental del Escuadrón de Mantenimiento y el suboficial mayor.

Se inició la visita con una exposición sobre la organización y cometidos asignados al Ala 14, seguida de un coloquio.

A continuación visitaron las distintas instalaciones del Ala 14, donde se tuvo ocasión de comprobar la labor que realizan tanto los escuadrones de Fuerzas Aéreas como los diferentes talleres del Escuadrón de Mantenimiento (revisiones, motores, electrónica, etc.) y sección de radar.

La visita incluyó una exposición estática del Mirage F-1M con gran parte de su armamento.

Una vez concluido el recorrido por las instalaciones del Ala 14, tuvo lugar la visita al TLP (cuartel general, hangar de mantenimiento y línea de vuelo).

Posteriormente, se celebró una comida en el pabellón de oficiales, con el tradicional intercambio de obsequios. Finalmente, la comitiva emprendió viaje para continuar con su programa de actividades.

VISITA CURSOS DE GUERRA ELECTRÓNICA AL 47 GRUPO

Durante los meses de octubre y noviembre el 47 Grupo Mixto de FF.AA. recibió las visitas del XXXII curso de Guerra Electrónica para Oficiales y del XX curso de Guerra Electrónica para suboficiales, ambos impartidos en la EMACOT. Un total de 10 oficiales y 11 suboficiales, acompañados por el correspondiente profesorado, tuvieron la oportunidad de conocer esta unidad.

A su llegada, ambas visitas fueron recibidas por el teniente coronel jefe accidental del 47 Grupo Mixto de FF.AA., Luis Dosdá Fernández, quien les acompañó hasta la sala de proyecciones donde se impartieron una serie de conferencias sobre el funcionamiento y organización de la unidad y sobre su participación en el proceso de elaboración de inteligencia.

A continuación, las visitas tuvieron la oportunidad de visitar un TM-17 y un TM-11, ambas plataformas aéreas dedicadas exclusivamente a misiones de guerra electrónica.

Más tarde, se procedió a realizar la fotografía oficial junto a la entrada de la unidad, desde donde se trasladó al OIT (Órgano de Inteligencia Táctico) a los asistentes de los diferentes cursos. Allí pudieron conocer sobre el terreno el trabajo que se realiza en los escuadrones de Explotación y Análisis y se visitaron, por ello, sus diferentes gabinetes: GEDE (Gabinete de Elaboración de Datos Electromagnéticos), GEDCO (Gabinete de Elaboración de Datos de Comunicaciones), GEDI (Gabinete de Elaboración de Datos de Imagen) y el CAOT (Centro de Análisis Operacional en Tierra).

VISITA DEL NMR, GENERAL DE BRIGADA FERNANDO PASTOR VILLAR, AL NAEW E-3A COMPONENT (BASE AÉREA DE LA OTAN EN GEILENKIRCHEN)

El 1 de diciembre el NMR (National Military Representative) español en SHAPE, general de brigada Pastor Villar, realizó su primera visita oficial a la Base Aérea de la OTAN de Geilenkirchen (Alemania), base desde la que operan los E3-A AWACS con personal de diecisiete países de la Alianza.

El general Pastor fue recibido por el SNR español (Senior National Representative), jefe del contingente español en el NAEW E3-A Component y jefe del Ala de Información y Tecnología de la B.A de Geilenkirchen, coronel Rafael Sahagún Schwartz.

A continuación y después de una breve entrevista con el general de brigada Burkhard Pototzky, jefe del Componente, el general Pastor se trasladó al auditorio del Ala de Entrenamiento donde los miembros del componente español, constituido por 46 militares entre oficiales, suboficiales y tropa, le esperaban.

Una vez allí, el coronel Sahagún realizó una presentación sobre los principales aspectos del funcionamiento y especial naturaleza de una unidad de estas características, profundizando en lo relativo a la integración de los militares españoles en el componente multinacional.

Desde el primer momento el general Pastor se mostró muy cercano e interesado en las condiciones de trabajo y cometidos desempeñados por el personal español, así como por la misión y funcionamiento del NAEW E3-A Component.

Temas de especial interés para nuestro representante militar en SHAPE fueron la distribución de los militares españoles en el componente, las nuevas capacidades del AWACS como consecuencia de la modernización de cabina, consolas y software de los sistemas de misión, o las operaciones en las que ha participado o pudiera participar en un futuro el NAEW E3-A Component.

Concluida la exposición del coronel Sahagún el general Pastor visitó las instalaciones del simulador de vuelo y del simulador de misión. El simulador de vuelo, recientemente modernizado, es un elemento esencial en el plan de instrucción de pilotos y mecánicos de vuelo, especialmente en lo relativo al entrenamiento de procedimientos de emergencia. Y el simulador de misión, usado por las tripulaciones para el entrenamiento en misiones OCA, DCA y marítimas, así como para la preparación de ejercicios y operaciones reales, tales como ISAF o Active Endeavour.

Tras su paso por los simuladores la comitiva procedió a la linea de vuelo para visitar uno de los 17 B-707 E3-A basados en la B.A de Geilenkirchen.

La visita oficial concluyó con una reunión informal con los miembros españoles del componente alrededor de varios platos de comida española.

El general Pastor, pudo comprobar in situ el trabajo que llevan a cabo los casi 50 militares españoles, así como el reconocimiento que éstos tienen en el componente, ocupando puestos de responsabilidad a lo largo de toda su estructura orgánica.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

TOMA DE POSESIÓN ACAR BOBADILLA

Presidido por el general segundo jefe del Mando Aéreo General y jefe de Estado Mayor del MAGEN, general Miguel Moreno Álvarez, se celebró el 1 de diciembre en el Acuartelamiento Aéreo de Bobadilla, la toma de posesión como jefe de la Escuadrilla Logística de Bobadilla, del comandante Amadeo Aicart Nebot, cesando el teniente Antonio Manuel Barea Platero que con carácter interino lo venía desempeñando.

El general Moreno Álvarez, una vez recibidos los honores, pasó revista a las fuerzas participantes, formadas por una Sección de Honores y una Escuadra de Gastadores.

A continuación el general segundo jefe del Mando Aéreo General y jefe de Estado Mayor del MAGEN, ocupó la presidencia en el podium, dando comienzo el acto de toma posesión, durante el cual el comandante Aicart, procedió a Jurar su nuevo cargo con la solemnidad del momento, ante la bandera de España, fuerzas participantes, autoridades e invitados allí presentes.

Por último, el general Miguel Moreno Álvarez, procedió a firmar en el libro de honor de la unidad, y seguidamente la comitiva inició un recorrido por las distintas dependencias del acuartelamiento, dándose a continuación por finalizada la visita.

INAUGURACIÓN DE UN MONOLITO EN LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE

El 2 de diciembre, ha tenido lugar en la Academia General del Aire el acto de inauguración del monolito conmemorativo de la celebración del vigésimo quinto aniversario de la creación de la Patrulla Águila.

Este acto estuvo presidido por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, general del Aire José Jiménez Ruiz, quién estuvo acompañado por la alcaldesa de San Javier, el rector magnífico de la Universidad Politécnica de Cartagena, la directora del Aeropuerto de San Javier, el director de la Academia General del Aire, coronel Juan Antonio Ortega Vázquez, y otras autoridades.

A la llegada del JEMA le fueron rendidos los honores de ordenanza y pasó revista a las tropas. Después del saludo a las autoridades se procedió a la lectura de una reseña histórica sobre la Patrulla Águila. A continuación fue inaugurado oficialmente el monolito por el jefe de Estado Mayor del Aire, por el coronel director de la AGA y por el jefe de la Patrulla Acrobática Águila, comandante Bayardo Abós Álvarez-Buiza.

Acto seguido, el JEMA pronunció un discurso en el que ensalzó la importante labor de todas las personas que directa o indirectamente han trabajado con gran esfuerzo y dedicación durante estos veinticinco años de vida de la prestigiosa Patrulla Águila. Formación acrobática que ha representado desde el año 1985 a España y al Ejército del Aire dentro y fuera de nuestras fronteras con sus extraordinarias actuaciones.

VISITA DE LA MINISTRA DE DEFENSA AL CUARTEL GENERAL DEL AIRE

El 4 de diciembre, la ministra de Defensa, acompañada del secretario de Estado de Defensa (SEDEF) y del jefe de Estado Mayor de la Defensa (JEMAD), acudió al Cuartel General del Ejército del Aire para conocer de primera mano como se estaba desarrollando la aplicación del Real Decreto por el que se declaraba el estado de alarma.

El jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire (JEMA), general del Aire José Jiménez Ruiz, dio a la ministra una visión general de la situación, haciendo especial mención a los principales centro de control y al despliegue del personal del Ejército del Aire en éstos y en las torres de control de los aeropuertos, destacando la ausencia total de incidentes.

La ministra expresó al JEMA su satisfacción y la del Gobierno por el desarrollo de los acontecimientos y por la labor que el Ejército del Aire está llevando a cabo.

EL CUARTEL GENERAL DEL EJÉRCITO DEL AIRE INAUGURÓ SU BELÉN

Un año más la Agrupación del Cuartel General ha realizado un magnífico trabajo para instalar el Belén en el Cuartel General del Ejército del Aire. Como viene siendo habitual se ha extendido sobre una superficie aproximada de 16 metros cuadrados en el hall principal del edificio, entrada por la calle de la Princesa.

Todos los paisajes, elementos decorativos y los diversos "efectos especiales" han sido realizados por el personal de todos los talleres del Grupo de Apoyo de la Agrupación, desde el taller de cerrajería hasta el de costura, utilizando gran imaginación y los más diversos materiales (porespan, miga de pan, papel de periódico, bricks...). Con todo ello y como todos los años, han convertido nuestro Belén en una auténtica obra de arte en la que no falta detalle.

SOLEMNE PROCESIÓN EN HONOR DE NUESTRA SEÑORA LA VIRGEN DE LORETO EN LA BASE AÉREA DE GETAFE

El 9 de diciembre, víspera de la festividad de la Virgen de Loreto, se celebró en la Base Aérea de Getafe la solemne procesión con la imagen de la Patrona del Ejército del Aire. La imagen de Ntra. Señora de Loreto que se venera en la capilla de esta Base Aérea fue donada por los aviadores italianos a sus compañeros españoles. El 10 de diciembre de 1939 tomó tierra en estas pistas el avión que portaba la talla de la Virgen.

Para conmemorar el LXX aniversario de la entrega de la imagen lauretana, el servicio religioso ha venido preparando los actos religiosos que han culminado con la procesión por las calles de la Base Aérea de Getafe. El recorrido se inició en la capilla, realizándose una parada en las inmediaciones de la glorieta que preside la enseña nacional, donde se realizó un breve pero emotivo acto en el que se efectuó una ofrenda floral por parte de las Damas de Loreto a la imagen de Ntra. Sra.; el final del recorrido de la procesión tuvo lugar en el interior del Hangar del Ala 35. Por último, la Imagen de Ntra. Sra. de Loreto se situó en un lugar destacado en el acto castrense que tuvo lugar al día siguiente para conmemorar la festividad de nuestra Patrona.

LA ACADEMIA GENERAL DEL AIRE CELEBRA LA PATRONA Y LA JURA DE BANDERA DE LOS ALUMNOS DE NUEVO INGRESO

El 10 de diciembre tuvo lugar en la Academia General del Aire, la jura de bandera de los alumnos de nuevo ingreso, acto que habitualmente coincide en este centro de formación, con la conmemoración de la Patrona del Ejército del Aire, Nuestra Señora de Loreto.

En total fueron 109 alumnos, 103 de los cuales fueron caballeros y damas cadetes y 6 de ellos alféreces y alumnos, pertenecientes a diversas promociones y cuerpos.

Los actos se iniciaron con una misa en honor de Nuestra Señora de Loreto, prosiguiendo con el acto castrense celebrado en la plaza de armas.

El evento estuvo presidido por el general de división, director de Enseñanza del Ejército del Aire, Juan A. Carrasco Juan, quien a su vez estuvo acompañado por el coronel director de la AGA, Juan Antonio Ortega Vázquez, la alcaldesa de San Javier, y otras autoridades civiles y militares.

El coronel director, animó y alentó a los todos los alumnos para que continúen esforzándose día a día y contribuyan a mantener el alto nivel de preparación y eficiencia en el Ejército del Aire.

Para finalizar, se realizó un acto de homenaje a los que dieron su vida por España y un desfile terrestre.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

CELEBRACIÓN DE LA FESTIVIDAD DE NUESTRA SEÑORA DE LORETO EN LA ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE

El 10 de diciembre se celebró la festividad de la Patrona del Ejército del Aire y juramento de fidelidad a la bandera de los caballeros y damas alumnos de la XX Promoción.

La celebración comenzó con una santa misa en honor de Nuestra Señora de Loreto, presidida por el obispo de la Diócesis de León Julián López Martín.

El acto militar estuvo presidido por el teniente general Andrés Navas Raez, jefe del Mando de Personal, recibiendo los honores de ordenanza, para a continuación pasar revista a la formación de alumnos. Seguidamente se llevó a cabo la ceremonia de imposición de condecoraciones.

A continuación los 210 caballeros y damas alumnos de la XX Promoción realizaron el juramento de fidelidad a la bandera. De ellos 93 mecánicos de Aeronaves, 18 Armeros, 30 mecánicos de Electrónica, 10 mecánicos de Automoción, 20 de Informática, 5 de Cartografía e Imagen y 34 de Seguridad Defensa y Apoyo.

Una vez finalizado el juramento de fidelidad a la bandera de los alumnos, dio comienzo el del personal civil, que en esta ocasión contó con la presencia de 18 personas que voluntariamente lo han solicitado.

Posteriormente el coronel director de la Academia, Pablo José Castillo Bretón, dirigió una alocución resaltando la importancia de esta fecha para las damas y caballeros alumnos. Así mismo indicó que la jura de bandera es un acto que auna compromiso, tradición y simbolismo. También resaltó la extraordinaria labor realizada por el profesorado de esta Academia Básica del Aire.

A su finalización, se entonó el himno del Ejército del Aire, y posteriormente se desarrolló el acto de homenaje a los que dieron su vida por España.

Los actos finalizaron con el desfile del Escuadrón de Alumnos.

ACTOS PATRONA DEL EJÉRCITO DEL AIRE EN LA BASE AÉREA DE ALCANTARILLA

El 10 de diciembre la Base Aérea de Alcantarilla conmemoró la festividad de La Virgen de Loreto, Patrona del Ejército del Aire, con la realización del acto central programado para la efemérides.

La jornada se inició con la celebración de una misa en la capilla de la Base Aérea, con la participación excepcional de la Coral "Museo de la Huerta", ataviados con sus trajes regionales. A las 12:00, a pesar de la fina lluvia que obligó a cancelar tanto los desfiles aéreo como terrestre así como las exhibiciones de paracaidismo previstas, se dio inicio a los actos con una ofrenda de flores a la Virgen, realizada por la presidenta de la Asociación de Damas de Loreto de Alcantarilla, a quién acompañaba una dama.

Después de la revista de ordenanza a la Escuadrilla de Honores, integrada por Escuadra de Gastadores, Unidad de Música del Tercio de Levante y secciones pertenecientes al Escuadrón de Zapadores Paracaidistas y Escuela Militar de Paracaidismo, se procedió a la imposición de condecoraciones de la Orden de San Hermenegildo, Constancia en el Servicio y Mérito Aeronáutico con distintivo blanco, al personal militar y civil destinado en la Base. A continuación, tuvo lugar el acto de Homenaje a los Caídos por España, en el que la ofrenda fue realizada por dos viudas de antiguos paracaidistas de la Escuela y del EZAPAC.

Con la retirada del estandarte de la Escuela Militar de Paracaidismo y una copa de vino español, ofrecida por la Jefatura de la Base, se puso fin a los actos.

ACTOS COMEMORATIVOS DE LA FESTIVIDAD DE NUESTRA SEÑORA DE LORETO EN EL NAEW E-3A COMPONENT

Como no podía ser de otra forma, fiel a la tradición del Ejército del Aire, el contingente español del NAEW E-3A Component celebró el 10 de diciembre la festividad de Nuestra Señora de Loreto en la Base Aérea de la OTAN en Geilenkirchen (Alemania).

Además del personal del contingente, en dicha celebración participaron otros miembros de las Fuerzas Armadas españolas destinados en Allied Joint Force Command (JFC) Brunssum (Holanda), Joint Air Power Competence Center (JAPCC) (Kalkar, Alemania) y NATO Programming Center (NPC) (Glons, Bélgica).

Los actos conmemorativos consistieron en la celebración de una santa misa, un acto militar y un vino español.

La santa misa en honor a Nuestra Señora del Loreto fue concelebrada por el vicario episcopal de la Defensa, Francisco Javier de la Vega Fernández, y por el párroco de la comunidad de habla hispana de la Iglesia de San Adalberto en Aquisgrán, Manuel Pérez Mayo. Al finalizar la ceremonia se impusieron

las medallas de la Nuestra Señora de Loreto a ocho nuevas damas de Loreto.

El acto militar comenzó tras la finalización de la santa misa. Este acto fue presidido por el coronel Rafael Sahagún Schawrtz, jefe del contingente español en el NAEW E3-A Component, y consistió en: • Glosa sobre las virtudes militares; • Entrega de distintivos del NAEW E-3A Component a personal del contingente español; • Imposición de condecoraciones (Real y Militar Orden de San Hermenegildo y Cruz del Mérito Aeronáutico) a personal español destinado en el NAEW E-3A Component y JFC Brunssum; • Homenaje a los que dieron su vida por España;• Himno del Ejército del Aire.

Concluyó la jornada con un vino español, donde el coronel Sahagún pronunció una breve alocución y brindo por nuestra Patrona y por Su Majestad el Rey.

LA BASE AÉREA DE ARMILLA SE ENGALANA PARA FESTEJAR SU PATRONA

De rojo y gualda se vistió la granadina plaza de armas con motivo de la conmemoración de la Patrona del Ejército del Aire, Nuestra Señora de Loreto, el pasado viernes 10 de diciembre. Tan emblemático acto puso el eslabón final a una serie de ac-

tividades socio-culturales que con tal motivo se llevaron a cabo en los días previos.

Una representación de la unidad tuvo la oportunidad de visitar la sede del granadino periódico Ideal y allí, entre rotativas y tintas, ser protagonistas de la primera plana por un día. También pudieron recorrer las instalaciones del Centro Cultural de Caja Granada Memoria de Andalucía adentrándose en la historia e intrahistoria de la Comunidad Autónoma.

Este año las tres conferencias que se impartieron en el salón de actos corrieron a cargo del catedrático de historia Emilio Atienza Rivero, sobre la insigne figura del General Emilio Herrera; del historiador y escritor Francisco Soto Chica, sobre la enseñanza y logística en el imperio romano; y del subteniente Juan Ramón Méndez Jiménez, que presentó el extenso y excelente trabajo realizado sobre la flora y fauna de la Base Aérea, al que se puede acceder a través de la página web http://ala78natural.wordpress.com.

Dentro de los actos culturales, la Base Aérea contó con la presencia, entre otros, del coro lírico del Centro de Mayores San Ildefonso, que deleitó a los presentes con un

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

repertorio bastante entretenido de zarzuelas, así como con la actuación de la joven Banda Municipal de la población granadina de La Zubia.

El día de Nuestra Señora de Loreto el coronel jefe de la unidad, Ángel Valcárcel Rodríguez, presidió el citado acto al que asistieron diversas autoridades de la provincia, como el presidente del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía, Rafael Toledano; la delegada del Gobierno de Andalucía, María José Sánchez; el subdelegado del Gobierno, Antonio Cruz; el arzobispo de Granada, Francisco Javier Martínez Fernández; el general

director de Doctrina del MADOC, Rafael Comas Abad; la vicepresidenta 1ª de la Diputación, Juana María Rodríguez ; así como los alcaldes de las localidades de Armilla, Alhendín, Churriana de la Vega, Las Gabias y Otura.

Junto a todos ellos tuvieron el honor de formar por primera vez, y en tan solemne acto, la Asociación de Amigos de la Base Aérea de Armilla "Los Volantones", asociación que juró bandera el pasado mes de mayo, que crece a buen ritmo y que ha creado ya su propia página web (http://www.asabar.es/).

HERMANAMIENTO DE LAS FUERZAS DE ITALIA Y ESPAÑA EL DÍA DE NUESTRA SEÑORA DE LORETO

El 10 de diciembre la FSB1 Herat celebró las Patronas de las FAS españolas y la de la Aeronautica Militare, con Fuerzas del Esercito italiano, de los US Army y USAF, de Albania y de Bulgaria como testigos.

Todos los años por estas fechas se celebra un acto castrense en la FSB Herat en el que se rinden honores a las Patronas; en este emotivo acto, afloran los sentimientos de los más de 400 militares españoles que se encuentran desplazados de sus familias en el cumplimiento de la misión encomendada: ayudar a la reconstrucción y la gobernabilidad de Afganistán.

Pero este año ha sido especial, diferente: por primera vez se ha querido hermanar al contingente español con el resto de Fuerzas multinacionales que se asientan en esta base compartiendo misión, y en especial con la Aeronautica Militare italiana, que rinde culto a la misma Patrona que el Ejército del Aire.

Los "honores a los que dieron su vida por Italia y por España" fueron rendidos por una soldado español y un soldado italiano.

Co-presidieron el acto el brigadier general, comandante del Mando Regional Oeste de ISAF, Marcello Bellacicco, y el coronel jefe de Fuerza Herat y de la FSB, Jaime Martorell Delgado.

VISITA OFICIAL A ESPAÑA DEL COMANDANTE DE LA REAL FUERZA AÉREA DE OMÁN

Entre los días 13 y 17 de diciembre el comandante de la Real Fuerza Aérea de Omán, air vice marshal Yahya Rasheed Rashid Al Juma'a, realizó una visita oficial en España invitado por el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire, José Jiménez Ruiz.

El martes 14 de diciembre, tuvo lugar en el Cuartel General del Ejército del Aire la bienvenida oficial con un acto en la lonja principal de Moncloa. Tras los honores, revista y acto de homenaje a los caídos, el jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y el comandante de la Real Fuerza Aérea de Omán mantuvieron una entrevista.

Posteriormente, el air vice marshal Rasheed asistió a una reunión en la que se le explicó el funcionamiento y las capacidades del Ejército del Aire.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

PRIMER SEMINARIO SOBRE FORMACIÓN EN PROTECCIÓN A LA FUERZA DESARROLLADO EN LA ETESDA

Durante los días 13 y 14 de diciembre se desarrolló en la Escuela de Técnicas de Seguridad, Defensa y Apoyo (ETESDA) de Zaragoza el primer seminario sobre formación en Protección a la Fuerza organizado por dicha Escuela.

Participaron en este seminario representantes de la Dirección de Seguridad y Protección a la Fuerza (DSPF), Mando General (MAGEN), Mando de Combate (MACOM), Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (EADA), Segundo Escuadrón de Apoyo al Despliegue Aéreo (SEADA), Escuadrón de Zapadores del Ejército del Aire (EZAPAC), Grupo de Seguridad del Cuartel General del Aire (GRUSEG), Agrupación Base Aérea de Zaragoza y ETESDA.

El seminario tenía como objetivo establecer las necesidades formativas de las unidades directamente relacionadas con el ámbito de Protección a la Fuerza y proponer mejoras en dicha formación, ampliar los campos de especialización o definir cursos de perfeccionamiento necesarios para adquirir nuevas capacidades surgidas de las actuales doctrinas de Protección a la Fuerza.

La última jornada concluyó con una mesa de trabajo en la que los representantes de las diferentes unidades intercambiaron opiniones sobre la situación actual de la enseñanza en los diferentes ámbitos de Protección a la Fuerza.

SOSTENIMIENTO DE HELICÓPTEROS SUPER PUMA Y COUGAR

Como consecuencia del acuerdo vigente de colaboración entre el Ejército del Aire y el Ejército de Tierra para el sostenimiento de helicópteros Super Puma y Cougar, los tenientes generales jefes de los Mandos del Apoyo Logístico de ambos Ejércitos firmaron un documento el 13 de diciembre que establece los procedimientos generales, la financiación de los gastos directos y la compensación de esfuerzos por las revisiones de estos helicópteros que se efectúen a partir de la fecha en apoyo mutuo.

El objeto de esta iniciativa es rentabilizar al máximo las capacidades logísticas orgánicas para lograr una mayor disponibilidad operativa, con una reducción de costes y una gestión más eficiente de los recursos disponibles.

Esta actividad será desarrollada principalmente por la Maestranza Aérea de Madrid del Ejército del Aire y por el Parque y Centro de Mantenimiento de Helicópteros del Ejército de Tierra, siendo coordinados a nivel directivo por sus respectivas direcciones de Mantenimiento.

VISITA DE MIEMBROS DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE ESCLEROSIS MÚLTIPLE A LA BASE AÉREA DE TORREJÓN

El 14 de diciembre, en virtud de lo establecido en el convenio de colaboración entre el Ejército del Aire y la Asociación Española de Esclerosis Múltiple (AEDEM) para el desarrollo del programa "Préstame tus Alas", miembros de esta asociación han realizado una visita a la Agrupación de la Base Aérea de Torrejón, al 43 Grupo y Ala 12, siendo recibidos por los jefes de las distintas unidades, compartiendo la mañana con los componentes de las mismas y visitando los aviones F18 Hornet de ataque y los Canadair de extinción de incendios.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

VISITA DEL TENIENTE GENERAL RODRÍGUEZ LORCA A LAS UNIDADES DEL MACOM UBICADAS EN LA BASE AÉREA DE ZARAGOZA

El 15 de diciembre el teniente general jefe del Mando Aéreo de Combate (GJMACOM), José Froilán Rodríguez Lorca, realizó una visita a las unidades del MACOM ubicadas en la Base Aérea de Zaragoza.

A su llegada fue recibido por el general jefe de la Jefatura del Mando de Movilidad Aérea Eduardo Gil Rosella y el general jefe de la Base Aérea de Zaragoza, Francisco Molina Miñana y por los jefes de las alas visitadas, coronel José Alfonso Otero Goyanes (Ala nº 31), Fernando de la Cruz Caravaca (Ala nº 15), coronel Alberto Salmerón Yaque (GRUNOMAC), teniente coronel Ricardo Cano García (EADA) y comandante Juan Carlos Laguardia Chueca (UMAAD).

Se efectuó un recorrido por las distintas instalaciones de las unidades antes mencionadas. El teniente general Rodríguez Lorca aprovechó la ocasión para agradecer el esfuerzo y dedicación del personal y para animarles a seguir trabajando en el futuro con ese mismo espíritu de superación.

PRESENTACIÓN DEL LIBRO "ANTONIO FERNÁNDEZ SANTILLANA, EL PRIMER AVIADOR DE ESPAÑA"

El 16 de diciembre, en el Paraninfo del CES Felipe II, en Aranjuez, dependiente de la Universidad Complutense de Madrid, tuvo lugar la presentación del libro "Antonio Fernández Santillana, el primer aviador de España". Dicho libro ha sido editado, a solicitud del Servicio Histórico y Cultural del EA, por la Subdirección General de Documentación y Publicaciones de Defensa con la colaboración del Ayuntamiento de Aranjuez, lugar natal de Antonio Fernández.

El acto estuvo presidido por el alcalde del Ayuntamiento de Aranjuez Jesús Dionisio Ballesteros, acompañado por el director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas del EA, general de brigada Carlos Pérez de Uríbarri y del autor del libro, José Luis Lindo Martínez, quien a su vez es el cronista oficial del "Real Sitio y Villa de Aranjuez".

A Antonio Fernández Santillana le cupo el honor de ser el primer español que, en el año 1908 se interesa por la aviación y su desarrollo. Adquiere un avión a una sociedad francesa que fabricaba un modelo de los hermanos Wright, que recibe a principios de 1909 y modifica con soluciones originales, instalando un motor Levavasseur y consiguiendo volar con él en Niza, en Abril de ese año. Los buenos resultados que consigue le instan a desarrollar su propio modelo de avión que presenta a la semana de aviación de Reims, en agosto de 1909. Con las ideas "robadas" en Reims construye su tercer prototipo que presenta con éxito en la Exposición Internacional de Transporte y Locomoción aérea en París en octubre y luego, experimentando este tercer prototipo, en Niza, el 6 de diciembre, sufre una accidente que le cuesta la vida, siendo por tanto el primer español que vuela en un aparato más pesado que el aire, que construye uno exponiendo su patrimonio y lamentablemente también es el primer español que perdió su vida en la consecución del deseo de volar.

VISITA DE LA ASOCIACIÓN DE PILOTOS AVIADORES VETERANOS DE ESPAÑA (APAVE) AL ALA 35

El 16 de diciembre tuvo lugar una visita de la Asociación de Pilotos Aviadores Veteranos de España (APAVE), al Ala 35.

Al frente de la visita estuvo el presidente de la APAVE, el teniente general Manuel Estellés Moreno, acompañado del jefe del Ala 35 y Base Aérea de Getafe coronel Javier Carramiñana Bustillo.

El programa de la visita consistió en una visita al hangar 100 de T21, seguida de una visita al Museo del Ala 35 sito en la Base Aérea. Más tarde tuvo lugar la celebración de la santa misa. Tras la eucaristía, se procedió a la sala de briefing del Ala 35, donde se desarrolló una interesante reunión en la que se intercambiaron impresiones y se estrecharon los lazos que ya de por sí mantienen unidos a los veteranos de esta Asociación.

Tras esta reunión de amigos y veteranos, se desgustó una comida en el pabellón de oficiales de la base aérea, donde acompañados por el coronel de Ala 35, e incluyendo a las señoras de la mayoría de los asistentes, alargaron la estancia hasta una holgada sobremesa en la cual se disfrutó de una emotiva conversación.

La visita terminó tras esta sobremesa, dejando una agradable estampa la de los veteranos de la APAVE, en esta centenaria Base Aérea de Getafe.

10.000 MOVIMIENTOS AÉREOS EN QALA-Y-NAW

El 26 de Diciembre se han alcanzado los 10.000 movimientos aéreos en el aeródromo de Qala-Y-Naw, provincia de Badghis (Afghanistán) controlado como siempre por los CCT´s del EADA.

El sargento 1º Espinosa perteneciente a la Sección de CCT´s de la Escuadrilla de Apoyo a la Movilidad, fue el controlador que tuvo la ocasión de efectuar el control para el aterrizaje y despegue del helicóptero teniendo como marshalers al personal de la SATA, pertenecientes también a la misma unidad.

El afortunado fue un helicóptero CH-47 (Chinook) italiano con indicativo “ELEFHANT -41” que tomó tierra a las 11,21 HL.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

LA BASE AÉREA DE ARMILLA PRESENTA A LOS EMPRESARIOS DE GRANADA EL PROYECTO DEL CENTENARIO DE LA AVIACIÓN MILITAR

En el año 2011 la provincia de Granada será protagonista del centenario del nacimiento de la aviación militar en España y del primer vuelo realizado en Granada, en el entonces célebre hipódromo de Armilla. El coronel jefe de la Base Aérea de Armilla, Ángel Valcárcel Rodríguez, presentó en el salón del consejo de la sede central de CajaGRANADA un proyecto de actividades aeronáuticas, culturales, deportivas y sociales con el propósito de rendir homenaje a cuantos han tenido el privilegio de servir en la aviación militar y reconocer la importante contribución, durante cien años, del conjunto de la sociedad granadina al apasionante mundo de la aviación.

Bajo el título "Granada, ciudad de altura", el proyecto pretende reafirmar el carácter aeronáutico de Granada y generar en sus ciudadanos, especialmente en los más jóvenes, la ilusión por la aviación y su simpatía por el Ejército del Aire.

El presidente de CajaGRANADA, Antonio Jara Andréu, ejerció de anfitrión en una reunión con importantes e influyentes empresarios de Granada y con el presidente del Real Aeroclub de Granada, Luís Curiel Arostegui. Tras la exposición del coronel de la Base Aérea y del presidente de la Escuela Internacional de Gerencia, Antonio Sánchez Iglesias, se generó, con el liderazgo de CajaGRANADA, la voluntad de obtener patrocinio empresarial suficiente para hacer realidad un proyecto de repercusión nacional que pretende ilusionar a toda la sociedad de Granada.

Entre las actividades que está organizando el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA), destaca una gran exposición aeronáutica militar en el Parque de las Ciencias de Granada que, con el apoyo del Consorcio del Parque, podrá ser visitada entre los meses de abril y julio por el conjunto de la ciudadanía de Granada y, muy especialmente, por alumnos de todos los colegios de Andalucía. También se está organizando un ciclo de conferencias de prestigiosas personalidades en las que colaborará la Universidad de Granada para la obtención de créditos académicos.

También se está trabajando en el proyecto de la celebración de una gran jornada de puertas abiertas con exhibición de aviones militares y aviones históricos en la Base Aérea, y en otras actividades como la inauguración de la "Glorieta de la Aviación" en un espacio emblemático que se está adecuando en la capital, o la apertura de un museo aeronáutico permanente en el antiguo pabellón de oficiales de Armilla con patrimonio museístico de la Base Aérea y del Acuartelamiento de Motril.

La singular y favorable coincidencia del centenario del nacimiento de la aviación militar con el del primer vuelo en Granada, permitirá la mayor sinergia institucional y empresarial para dar un realce aeronáutico sin precedentes para la sociedad civil. Así, junto a las actividades ya mencionadas se pretenden celebrar otras, de mayor entidad civil, que están siendo coordinadas por el presidente del Real Aeroclub de Granada.

Entre estas últimas, se contempla una exposición de la historia de la aviación civil de Granada en el Centro de Exposiciones de Puerta Real, la celebración de campeonatos nacionales de la Federación Aeronáutica Española, una concentración de globos aerostáticos para rememorar la ilusión con que los granadinos celebraban sus fiestas del Corpus a finales del siglo XIX, la convocatoria de concursos escolares de pintura, fotografía, redacción, modelismo y maquetismo, la celebración de conciertos y ciclos de cine de aviación, la presentación del libro "100 años de Aviación en Granada", una exposición internacional de filatelia aeronáutica, y ediciones de almanaques y recortables de aviones históricos.

CONVENIO DE COLABORACIÓN EJÉRCITO DEL AIRE Y FUNDACIÓN AENA

Dentro del marco que regula el último convenio, que fue firmado por el Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire José Jiménez Ruiz y el Presidente de AENA Juan Ignacio Lema Devesa en diciembre de 2009, y de conformidad con el acuerdo anual suscrito, derivado del anterior, entre el Jefe del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire F. Javier Criado Portal y la Directora Gerente de la Fundación AENA Teresa Díaz Caneja, durante el año 2010 continuaron las actividades de colaboración con el patrocinio de esa Fundación que ascendió a 100.282,10€. Con esta importante y ya tradicional contribución, en 2010 se escanearon 22.000 imágenes y 46.000 páginas de documentación textual dentro del programa de digitalización en el Archivo Histórico, que hasta el presente totalizan 346.00 imágenes y 1.173.229 documentos. Así mismo, dentro del programa de becarios, cuyo trabajo se concentra en la selección, ordenación, paginación y catalogación de fondos a digitalizar, una media de 6 becarios en el Archivo y de 3 en el Museo colaboró y pudieron beneficiarse de este interesantísimo programa.

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Nuestro Museo

LOS PRIMEROS DE HAVILLAND LLEGAN A ESPAÑA

De las muchas dinastías aeronáuticas que en el mundo han proliferado pocas, por no decir ninguna, superan por meritos propios a la fundada por el diseñador, constructor y piloto capitán Geoffrey de Havilland. Sus primeros prototipos y modelos fueron fabricados por la Aircraft Manufacturing Company (Airco) que, desaparecida en la postguerra, daría origen en 1920 a la De Havilland Aircraft Co., la más prolífica fábrica de aviones en el mundo.

En 1919 comenzó en España la importación de aviones De Havilland del stock británico. Llegaron en tres tipos distintos. El DH-4 con motor Rolls Royce Eagle de hasta 360cv, el DH-6 con motor Hispano Suiza de 150cv y los DH-9 y DH-9A, los primeros con motor Hispano Suiza de 300cv. y los segundos con motor Napier Lion de 450cv.

Museo de Aeronáutica y Astronáutica

Museo del Aire

DE HAVILLAND DH-4

Construido totalmente en madera y tela, tenía el fuselaje forrado de contrachapado en su parte delantera, con las carlingas de los tripulantes bastante separadas, por encontrarse entre ambos el depósito de gasolina. El plano horizontal de cola es de incidencia variable en vuelo, estando el avión normalmente provisto de doble mando.

El DH-4 desaparece pronto de la R.A.F., siendo dedicados a las escuelas y el servicio civil, incluido el naciente transporte aéreo sobre el Canal de La Mancha.

Los primeros DH-4 llegan a nuestro país en mayo de 1919 en una visita amistosa de la RAF a Cuatro Vientos, a consecuencia de la cual son pedidos veinte aviones (probablemente 16 DH-4 y 4 DH-9). Un factor, que complica la determinación de las cantidades, es que los DH-4, DH-9 y posteriormente DH-9A fueron numerados conjuntamente. Los DH-6 de escuela lo fueron aparte.

Desde principios de 1920, los DH-4 equiparon la Escuadrilla de Zeluán, llegando durante la primavera a la zona occidental de Marruecos para dotar a la nueva escuadrilla de Larache y reforzar la de Tetuán. En julio de 1921, el aeródromo de Zeluán fue sitiado por los rifeños, aislándolo de los pilotos que residían en Melilla, por lo que sus defensores tuvieron que incendiar los aparatos DH-4 allí estacionados, para evitar su captura. Hubo que enviar rápidamente a Melilla, que se encontraba rodeada por el enemigo, una escuadrilla (5 aviones) procedentes de la zona occidental para remediar en lo posible la angustiosa situación.

Tras el desastre, se adquirieron 42 DH-4 y DH-9, muchos de ellos regalados por las provincias españolas. Incorporadas a Melilla otras dos escuadrillas se formó el glorioso Grupo Rolls. El Grupo siempre estuvo basado en Melilla, si bien los DH-4 acudieron a Tetuán y Larache cuando hizo falta. Como no se adquirieron más, el Grupo Rolls se redujo a dos escuadrillas a finales de 1923. Tras acudir a Tetuán, que estaba en crítica situación, en septiembre de 1924 y morir en acción de guerra su legendario jefe, el capitán José Carrillo, los DH-4 quedaron reducidos a una sola escuadrilla tomando parte en las operaciones del desembarco de Alhucemas de septiembre de 1925.

Este emblemático avión, de los que unos 45 volaron con los colores españoles a lo largo de la campaña, fue muy estimado por nuestros aviadores dada la fiabilidad de sus motores Rolls-Royce, que les permitían largas incursiones sobre territorio enemigo. Trece de ellos fueron derribados por

De Havilland DH.4 recién recibido de Inglaterra.

el fuego enemigo y veintiuno se perdieron por causas diversas.

DE HAVILLAND DH-9 Y DH9A

Con el fin de soslayar el mayor y quizás único defecto del DH-4, Geoffrey de Havilland modifica el fuselaje de uno de ellos, trasladándose hacia delante su depósito de combustible y retrasando el puesto del piloto, de modo que esté más próximo al del observador. El DH-9, utilizaba los mismos planos que el DH-4. El nuevo diseño debería de ser algo más rápido que el DH-4, con motor Puma de 230cv y tener mayor alcance. Los frecuentes fallos del motor, neutralizan las demás virtudes del avión. Terminado el conflicto, la RAF los da rápidamente de baja, vendiéndose a muy bajo precio, fabricándose bajo licencia en Bélgica, Holanda y España.

En abril de 1919 llega a Cuatro Vientos el comandante Hereward de Havilland, hermano del constructor, exhibiéndose un DH-9 equipado con motor Napier "Lion". Fruto de estas demostraciones es el pedido que ya mencionamos anteriormente de cuatro ejemplares equipados con motor Hispano de 300cv a construir en Inglaterra, como modelos de los que posteriormente se construirían en la Hispano Suiza de Guadalajara junto a la serie DH-6 de escuela. Entregándose los primeros en 1922, pasan inmediatamente a prestar servicio en Cuatro Vientos. Según aumentan dichas entregas, que en total no sobrepasarían los 130 ejemplares, van equipando diversos grupos de reconocimiento, desperdigados por la península.

La compra de aviones realizada a toda prisa tras el desastre de Annual, incluyó algunos DH-9 más, del orden de una docena. Estos fueron destinados a la Escuela de Transformación donde dio un servicio adecuado. A principios de 1927 se constituye una escuadrilla en Melilla, al mando del capitán Ignacio Jiménez, que junto a Iglesias, se convertiría en héroe del "Jesús del Gran Poder".

Ante la llegada de los Breguet XIX, que construye CASA, los DH-9 (De Havilland Hispano, como eran conocidos, para diferenciarse de los De Havilland Rolls) van equipando a la escuela de observadores, así como a la de tiro y bombardeo de los Alcázares.

Al llegar el fatídico 18 de julio del 36, debían de continuar activos unos 40 de estos aparatos. De ellos quedan en la zona nacionalista unos 18, prestando servicio en la Escuela de Transformación de El Copero y más tarde en la de Jerez de la Frontera. De la veintena que quedan en la zona gubernamental, vuelan en las de Alcalá y los Alcázares.

El DH-9A fue proyectado, a finales de 1917 para sustituir a los poco apreciados DH-9. De mayor envergadura que su antecesor, se refuerza el fuselaje, mientras se agrandan los planos en envergadura y cuerda, todo ello con el fin de poder adaptarle el motor "Liberty" americano de 400cv.

La Hispano montó en Guadalajara ocho células de DH-9A provistas del excelente motor Napier "Lion", con 12 cilindros en W y que desarrollaba una potencia de 450cv. Su único defecto era el precio que encarecería notablemente el coste del avión. Entregados a principios de 1922, los "De Havilland Napier" forman una escuadrilla (dos de estos aviones fueron regalados por las provincias, el nº 64, Granada y el nº 65, Badajoz), mandada por el capitán Sáenz de Buruaga y enviada a Marruecos, teniendo como base el campo de Taumía, en Melilla.

Durante toda la campaña, los "Napier" son envidiados por la fidelidad de sus motores y su gran capacidad de carga (40 bombas de 10-12Kg). Operan incesantemente desde Melilla, Tetuán y Larache, al mando desde 1924 del capitán Gómez Spencer.

Al término de la lucha en el Protectorado, mayo de 1928, pasan los DH-Napier al Sahara español, que hasta entonces no había tenido ninguna unidad de aviación, volviendo después a Melilla hasta ser dados de baja sobre los años 30 o 31.

DE HAVILLAND DH-6

Proyectado como entrenador elemental, este avión estaba fabricado a base de madera y tela, llevando un forro de contrachapado en la parte delantera del fuselaje y algunos componentes metálicos en la estructura de cola. En el tren de aterrizaje tiene amortiguadores de goma y los planos rectangulares son idénticos entre sí.

DH.9A con motor Napier Lion de 450CV.

Los aparatos comprados en Gran Bretaña (unos 20 y matriculados E-140) tenían motor Hispano de 140cv y radiador frontal y son destinados a la escuela militar de Cuatro Vientos. Como ya hemos mencionado, la Hispano de Guadalajara, fabricó también el DH-6 con licencia pero motor Hispano de 180cv y bastante modificados, pues tienen punta de plano redondeada, timón vertical clásico De Havilland y radiadores Lamblin, colocados junto al tren de aterrizaje. Es probable que se fabricaran cerca de 25 aviones y con ellos se nutrieron las Escuelas de Alcalá, Guadalajara y Los Alcázares desde 1923 hasta su baja en 1931. Estos aviones "De Havilland escuela" españoles fueron matriculados E-180 para diferenciarlos de los importados. ■

Suboficiales

Enrique Caballero Calderón
Subteniente de Aviación
e.caballero@terra.es

LA GESTIÓN EN EL MANTENIMIENTO DE AERONAVES

A finales del 1913 partía hacia el protectorado español en el norte de África, en misión de reconocimiento, la primera Escuadrilla Expedicionaria de la Aviación Militar española, este era un importante reto para los bisoños aviadores españoles, tanto en el manejo de los aparatos en zona hostil como en el mantenimiento que estos demandaban.

Equipada con nueve aparatos de tela y madera, biplanos y monoplanos, su mantenimiento corría a cargo de expertos en las ramas de mecánica de automoción, de carpintería, de tapicería, de torno y de ajuste que habían sido reconvertidos en mecánicos de la incipiente aviación. Varias hélices, numerosas piezas para los motores, cable de acero, tensores, diferentes tipos de madera y metales, constituían el primer Kit de despliegue de la Aviación Militar.

Tomando como referencia lo que necesitaron nuestros pioneros para el mantenimiento de la flota aérea, nos hacemos a la idea de la importancia de la logística desde los comienzos de la aviación, aunque hay que tener en cuenta que en aquella época gran parte de las piezas se reparaban o se fabricaban nuevas por los propios técnicos, gracias a su enorme polivalencia profesional. Con el paso del tiempo y con la consiguiente complicación técnica de los aparatos, su despiece se fue multiplicando, incrementándose en la misma proporción el número de técnicos necesarios.

En la década de los años treinta, del pasado siglo, los aviones aumentan en su complejidad, en los materiales empleados y en las piezas que los componen, lo que hace necesario un flujo constante de repuesto, algo que se va incrementando durante la Segunda Guerra Mundial. Éste cobra aún más relevancia en las décadas posteriores al último gran conflicto, por el enorme avance de la aviación, por la sofisticación de las nuevas plataformas aéreas y por el empleo masivo de electrónica.

Las nuevas aeronaves se desarrollan bajo tres importantes cambios: El primero, el aumento del número de personal de mantenimiento, al sustituir la política de mecánicos polivalentes, por la de técnico especializado; el segundo, en cuanto al volumen de material almacenado, al producirse un monumental aumento en la cantidad de piezas necesarias, y el tercero en el movimiento de las mismas, al ser necesario mandar estas a reparar a los talleres de referencia o al fabricante.

Pero el problema de gestión que significaba el aumento de los repuestos se agravaba al aparecer la teoría que definía la sociedad de consumo occidental, la denominada como obsolescencia, lo que es lo mismo el abandono de la durabilidad por la caducidad, eso sí, en su aspecto más positivo, en el del avance de la técnica. Pero aunque este motivo lo justifique el número de piezas necesarias se aumenta, a causa de las diferentes variantes de una misma, obligando al incremento del número de unidades almacenadas; la gestión de todo este tinglado exige un gran número de personas y una imponente burocracia, para su clasificación, ubicación y distribución.

En lo referente al mantenimiento las cosas se complicaron aún más, porque no sólo se incrementó el número de piezas y equipos que componían un avión, sino que además se imponía con fuerza la principal premisa que se había marcado la aviación, intentar alcanzar la máxima seguridad operacional, algo que obligaba a un exhaustivo programa de inspecciones y a un criterio de sustitución de piezas muy exigente, lo que origina un incesante flujo de repuestos.

El control de estos flujos de material comenzó de forma manual, mediante el empleo de fichas, vales y documentos en general, este causaba un elevado movimiento de papeles, situación que mejoró a raíz de la informatización. Con la aparición de los ordenadores y de los programas informáticos, esta tediosa labor encuentra una importante herramienta para agilizar la gestión de los repuestos aeronáuticos, su almacenamiento y su distribución.

El Ejército del Aire (EA), como todas las aviaciones del mundo occidental, siguieron las directrices marcadas por el gigante norteamericano y mayor fabricante mundial de aeronaves, tanto en el control del mantenimiento como en el de los repuestos y a comienzos de la década de los ochenta, del siglo XX, la gestión administrativa de los repuestos se informatiza, aparece el Sistema de Necesidades de Distribución (SND). A finales de la siguiente década aparece un nuevo programa, el Sistema Logístico 2000 (SL2000), este se encargaría del control de todo lo relacionado con el mantenimiento, la gestión de la flota y el abastecimiento de los repuestos. Actualmente el EA utiliza este sistema, tanto en España como en los lugares donde se encuentra realizando las diferentes misiones encomendadas.

Pero, ¿qué esperan los usuarios, dedicados al mantenimiento, de un sistema informático?

– Que satisfaga sus necesidades y que sea usable. El técnico en el Mantenimiento de Aeronaves tiene como principal misión la realización de los siguientes trabajos: resolución de las averías, inspección/comprobación de piezas y sistemas, cambio de las piezas y equipos dañados o caducados, cargas de combustibles, líquidos y aceites, etc. Éstos tienen que ser en el menor tiempo posible y con la máxima seguridad, ya que millones de euros y lo que es más importante, de personas, dependen del trabajo bien hecho, de los hombres y mujeres que han logrado con una cualificación técnica fuera de toda duda.

Las personas que desempeñan este trabajo necesitan acceder a la documentación técnica, al utillaje y a las piezas de repuesto de una forma intuitiva, rápida y sencilla, algo que pueden cumplir perfectamente unos buenos programas informáticos, siempre y cuando los usuarios cuenten con las tecnologías de movilidad y comunicaciones necesarias para el uso de esos programas, de la manera más cómoda y eficiente.

– El sistema ideal. Sería muy bien acogido por el usuario del sistema de gestión, que este fiscalizara la labor del operario de una forma directa, sin necesidad de tener que recurrir a otro sitio o pantalla, evitando la utilización manual de los tediosos códigos alfanuméricos que identifican a las piezas, componentes y equipos. Algo que está resuelto en el mercado con el uso de los veteranos códigos de barras o de las tarjetas inteligentes por radiofrecuencia

(RFID), lo que reduce prácticamente a cero el número de desplazamientos a lugares que se encuentren fuera del área de trabajo, algo que reduce considerablemente la desconcentración y las pérdidas de tiempo.

Una vez analizado lo existente en el mercado, dentro de lo que me ha sido posible y de lo extraído de las conversaciones con personas que atesoran un larga experiencia, he llegado a concretar lo que sería un sistema informático ideal de gestión, que facilitara el trabajo de muchos técnicos, redujera la carga de estrés y ayudara a minimizar, aún más, el porcentaje de errores que cometen.

El sistema ideal tiene que estar dotado de medios para la movilidad: lectores del sistema elegido para la identificación de las piezas o equipos, PDA´s o Tablet PC que les permita operar en el sistema, lo más cerca de donde se va a realizar el trabajo, posibilidad de control del jefe de equipo sobre todas las acciones de los mecánicos, comunicación remota por voz e imagen, entre los componentes de un equipo y entre su jefe y otros.

Operable en su totalidad desde una sola aplicación y con una presentación gráfica: Cuando se abriera el programa, nos preguntaría la aeronave a la que se quiere acceder y una vez definida por su número de serie, aparecería vista en sección, posicionando el ratón del ordenador sobre la parte en la que se quiere trabajar, esta se agrandaría y presentaría todo lo montado en las misma, seleccionada la pieza o el equipo a desmontar, su foto y sus datos técnicos e identificativos, estarían expuestos en un lateral de la presentación.

Mediante la operación habitual, que se efectúa con el ratón, arrastrar y soltar (Drag and Drop), se podría realizar todo aquello que fuera necesario para el trabajo:

¥ Al pinchar y desplazar: apertura automática de la orden de desmontaje y de montaje:

1.- Presentación en pantalla de todo lo necesario para hacer el trabajo, carta de trabajo, utillaje y herramientas especiales, etc.

2.- Presentación en la parte inferior de la pantalla de las diferentes opciones: taller que le corresponde para su reparación, lugar de almacenaje y el cubo de basura. El usuario elige la acción que procede y el programa realiza todo lo necesario para su consecución, vetando aquellas que no son posibles.

3.- Cuando se finalizara la operación se introducirían los tiempos, los medios y las personas empleadas.

¥ Al depositar la pieza o el equipo en cualquiera de los casilleros que se ofrece, el sistema pediría automáticamente el material de sustitución que está contemplado y realizaría todas las gestiones para su reparación, almacenamiento o baja. Indicando al usuario el tiempo de entrega de lo solicitado.

¥ Una vez recibido el material solicitado, el sistema presentaría la carta de trabajo para el mecánico y cuando se terminara el mismo, se introducirían los tiempos, las personas y los medios utilizados. El programa cerraría la orden abierta, comunicando al control técnico, la finalización del mismo, el tipo de trabajo realizado y todo lo relacionado con el material empleado.

Como se ha podido observar, el mecánico necesita que todo lo complementario al trabajo manual, lo realice el programa y de que este le controle y supervise, ayudándole a no cometer errores de arrastre de números o letras, o a tener que efectuar una investigación para saber si puede tirar el material, dónde lo tiene que mandar a reparar o dónde se encuentra el de repuesto.

Hay que plantearse programas de mantenimiento que no solo adopten las nuevas tecnologías de movilidad, sino que además permitan la incorporación de las que puedan surgir, descargando del trabajo rutinario al usuario y eliminando su

el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

Centenario

Sevilla 13 enero 1911

Con toda felicidad ha dado a luz a un niño, doña Dolores Riedel López-Pinto, esposa de nuestro querido amigo don Ángel Amores Domínguez. Al recién nacido le será impuesto el nombre de José Manuel.

Nota de El Vigía: Con el bachiller cursado en el Colegio de los P.P. Jesuitas de Sevilla y la carrera de derecho en la universidad hispalense, José Manuel Amores y Riedel ejercía el cargo de Procurador –obtenido con la calificación de sobresaliente– cuando en 1936 se produjo el alzamiento militar. Con carácter voluntario se presentó en la Capitanía General y diez días después, iniciaba en el aeródromo de Tablada el curso de ametrallador bombardero. ¡Al fin! inesperadamente y por sorprendente camino, iba a entrar en aviación; algo que anhelaba,desde que dos años atrás "Rudy" Bay le diera el "bautismo del aire" y que por falta de tiempo, lo tenía en suspenso. La actividad febril impuesta por la guerra redujo al máximo la enseñanza: Cuatro explicaciones en tierra, y ¡a volar! en la escuadrilla de Br-XIX y dada la escasez de personal, también en unidades legionarias y en las "avionetas de Sevilla".

Ya como alférez provisional se incorpora a la 2ª Escuadra de Aviación (Tablada) y en diciembre a los Junkers del 1-G-22; donde, en seis meses de mucha tralla, se hizo acreedor de la Medalla Militar colectiva. Un toque de distinción, que luciría con orgullo en la manga izquierda de la guerrera del uniforme

Llamado a la escuela de El Copero y efectuados los cursos Elemental y de Piloto de Avión de Guerra; con el empleo de teniente, marcha destinado por un año a los espectaculares Savoia 79 del 3-G-28, donde adquiere una gran experiencia; luego, a los mediocres "Caproncinos" (Ca-310 del 9-G-18) en los que cumple tan solo dos meses (22 servicios) ya que, apto para el mando de Escuadrilla y habilitado para el empleo de capitán, pasa a mandar la 1ª del 4-G-12, conocida popularmente como "Cadena de Romeos" en la que termina la guerra con casi 600 horas de vuelo.

Con la organización del Ejército del Aire regresa a Tablada; ahora al 23 Grupo de Caza y sin pasar por la escuela de la especialidad, vuela Fiat CR-32; hasta que, aprobado el ingreso en la Academia de Aviación, en abril de 1940 se incorpora a esta en León. Teniente efectivo luego de veinte meses, es destinado como profesor de vuelo a la Escuela de Transformación de Jerez. Una tarea enriquecedora –muchas horas y variados tipos de aviones– en la que transmitirá a los alumnos su amplia experiencia.

En 1942 luego de su matrimonio con María Dolores Zurita, es destinado al E.M. de la Zona Aérea de Baleares, donde tiene la oportunidad de dirigir el salvamento de aviadores de países combatientes en la Guerra Mundial, caídos en el Mediterráneo.

Fiel a aquel sabio dicho de: *"Solo rompe aviones quien los vuela"*, el 2 junio de 1943 tomando tierra en un Manises, por lo que se ve, bastante deteriorado, con el Savoia 81 (21-82) mete la pata en un hoyo de 70 cm profundidad y 80 de diámetro. No existiendo ineptitud profesional, negligencia, ni infracción de normas reglamentarias se le exime de toda responsabilidad.

En 1944, vuelve a "su" Tablada de siempre, a los Savoia 79 del 13 Grupo (11 Regimiento) y al año siguiente al E.M. de la R.A. del Estrecho.

Ascendido a comandante, marcha a Marruecos al E.M. de aquella Zona Aérea haciéndose cargo del aeródromo de Tetuán y volando en la 41 Patrulla de Reconocimiento. Pero todo no es volar, deportista como era, es designado para asistir en Granada a un curso de esquí.

De la dilatada década de los 50, nos haremos eco de su participación en el espectacular desfile aéreo que con más de 250 aviones, se celebró en aguas de Cádiz, coincidente con la Revista Naval que presidió el generalísimo Franco,

Vinculado de siempre al Aero Club, en 1951 asume la dirección de la Escuela de Pilotos y junto al llorado capitán Diego Díaz Trechuelo, inicia, la enseñanza de vuelo.

Hace 95 años
Exhibición

Cuatro Vientos 22 enero 1916

SS.MM. los Reyes, acompañados de SAR el príncipe Leopoldo de Battenberg y el Infante don Alfonso de Orleans, tan inteligente como piloto aviador, según tiene demostrado, han presenciado los vuelos efectuados por el notable y habilísimo piloto suizo Edmond Audemars La ejecución de varias filigranas aéreas han puesto a prueba la solidez y funcionamiento del Morane que, según se nos ha informado, proyectado en Francia, monta un motor Hispano Suiza de 140 CV y, esta es la noticia, próximamente será construido en España, concretamente en Santander, con destino a nuestra Aviación Militar. Sus Majestades muy complacidos felicitaron al piloto y a los señores Pombo y Acedo, que capitanearán el ambicioso proyecto.

Hace 65 años
Desgracia

Huesca 6 febrero 1946

Según nos comunican de Fraga, en su término municipal se ha producido un penoso accidente que ha costado la vida al coronel jefe de E.M. de la 4ª Región Aérea, Teodoro Vives Camino (48), al cabo primero mecánico Manuel Latorre y a la niña Amparito Vives Pons, sobrina del citado coronel. A través de fuentes oficiales, hemos podido saber que a bordo de la "Cigüeña" L.16-19, regresaban de Barcelona a Zaragoza, cuando por causas que se desconocen –la meteo era buena, el aparato segurísimo y la experiencia del piloto demostrada plenamente– se estrelló en la subida del puerto, a escasos metros de la cumbre, tras la cual se extiende la vasta llanura de Los Monegros.

Al recoger los restos todo aparecía carbonizado, con la única excepción de un devocionario propiedad del coronel titulado *"Creo en Dios"*, y un rosario de la señorita Vives.

Su afición y tenacidad, la pone a prueba con el autogiro C-19, último vestigio existente en España del genial La Cierva. Arrumbado, durmiendo el sueño de los justos, en una esquina del barracón del Aero, consigue, tal y como lo hiciera nueve años atrás, el ingeniero-piloto Fermín Tordesillas, que lo restauren en Maestranza y ponerlo a punto. Con las explicaciones que acerca de su vuelo le da Fernando Flores, se lanza al aire y con él participa en los grandes Festivales Aéreos que se celebran en Cuatro Vientos (1953 y 1954) y en el que tiene lugar en Oviedo este año también. Pero, donde el autogiro realmente causó sensación, fue en Suiza a donde por carretera, claro, acudió en 1955. Era la contribución española al Festival Aéreo Internacional que con motivo del 50 aniversario de su Aviación, se celebró en Ginebra. Montado el 22 de junio, en el vuelo de prueba una parada de motor le fuerza a tomar fuera de campo. Reparada la avería, en las exhibiciones que efectuó los día 25 y 26 triunfó, siendo premiado su piloto con la Insignia de Oro de la Asociación de Aviadores Suizos.

Refiriéndose al viaje terrestre, Amores se reía recordando como, programado al minuto, la excesiva demora en un paso fronterizo, les hizo pasar grandes apuros. Pues resulta que un funcionario de la Aduana francesa, no les quería dejar pasar; no por alguna irregularidad en los papeles, sino para que su jefe no se perdiera el espectáculo del viejo y venerable cacharro ¡merveilleux, merveilleux! exclamaba.

Ya en 1953, con el empleo de teniente coronel, había realizado el Curso de Vuelo Sin Visibilidad en la Escuela de Polimotores de Jerez, a la que dos años después va destinado como 2º Jefe de Instrucción. Designado para efectuar prácticas en las líneas aéreas civiles, en los DC-3 y DC-4 de Iberia, cubre todas las rutas nacionales, europeas e incluso transatlánticas.

En 1959 durante cuatro meses participa en la base portuguesa de Montijo en un curso de lucha antisubmarina, realizando vuelos de reconocimiento marítimo en los PV2-C Harpoon.

Jefe de FFAA del Ala de Bombardeo Ligero nº 25 toma parte en la Operación Dulcinea que merece la felicitación del jefe del Estado y actúa como observador en los ejercicios de desembarco que la 6ª Flota norteamericana lleva a cabo en Almería.

Ya en los 60, la Federación Aeronáutica Internacional le distingue concediéndole el Diploma *Paul Tissandier*.

De los numerosos desfiles aéreos en que participó, recordaremos aquel celebrado en Burgos en 1961, con motivo del XXV aniversario de la Exaltación de Franco a la Jefatura del Estado, en el que, en un vuelo de "bigotes" con una formación de "Pedros" (Heinkel), como el resto de las Unidades cumplió. De ahí, que la correspondiente felicitación dijera: *Por el elevado espíritu del personal, preparación de sus mandos y perfección en las formaciones, aún con las condiciones meteorológicas adversas y retraso en el horario, evidenciando con ello la competencia de los jefes y magnífico entrenamiento de las tripulaciones.*

Alcanzado en 1962 el empleo de coronel, es nombrado jefe E.M. de la Zona Aérea de Canarias y más tarde, de la Base Aérea de Gando y comandante del Ala nº36 luego denominada 46. En aquellos días, invitado por la XVI Fuerza Aérea de la USAF, visita distintas bases en EE.UU. De allí, regresa "a casa" como jefe de la base aérea de Tablada con responsabilidad sobre 1.000 hombres, una barriada con más de 400 familias, dependencias con 800 obreros y empleados, aeródromo militar y aero club.

En enero de 1971 pasó al Grupo B. Su vocación aeronáutica, cifrada en 3.500 horas de vuelo, no arrinconó su querencia por el Derecho. Su actuación como presidente o defensor en numerosísimos Consejos de Guerra, merecieron una Mención Honorífica.

Ya en la reserva, el 23 de marzo de 1976, aquel caballero, tan competente como entusiasta y simpático aviador, emprendía en su Sevilla natal, el más trascendental de sus vuelos, a la Gloria.

Hace 70 años
Muestra

Madrid 1 febrero 1941

Presidido por el ministro del Aire general Vigón y numerosas autoridades, en el Palacio Cristal del Retiro ha tenido lugar la inauguración de la Exposición de Vuelo Sin Motor y Aeromodelismo, patrocinada por el gobierno alemán. Tras las palabras del embajador de este país y del ministro, y la interpretación de los himnos nacionales, cursaron una detenida visita al recinto. Adornado con plantas y banderas españolas y alemanas, en el hermoso recinto se exhibían los bustos del generalísimo, José Antonio y de los gloriosos aviadores Haya y García Morato. Alrededor de un paracaidista, de la cúpula pendían espectaculares un planeador elemental *Schulgleiter*, el monoplaza de transición Grunau *Baby* además de los veleros de alto rendimiento *Kranich* y *Weihe*. La avioneta nacional GP-1, un veterano planeador tipo *Falke* y un completo taller de aeromodelismo completaban la muestra que tuvo un gran éxito.

Hace 95 años
Récord

Cuatro Vientos 15 enero 1916

El capitán aviador Luis Moreno Abella, ayudante de S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans, ha batido el récord nacional de altura. Pilotando un biplano Farman MF-7 se elevó a 3.300 metros sobre Madrid (4.000 sobre el nivel del mar) en una hora y dieciséis minutos.

Hace 70 años
Bárbara agresión

Tetuán 5 febrero 1941

Cuando esta mañana el Junkers 52 (22-48) de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transportes del E.M, volando de Ifni a Tetuán, se encontraba sobre el mar a unos treinta km de la costa africana, a la altura de Casablanca, sorpresivamente ha sido objeto de la bárbara agresión de dos cazas franceses Curtiss P-36, que dispararon un par de ráfagas sobre el pacifico trimotor.

Como es de suponer la conmoción que se ha producido entre la tripulación y pasajeros ha sido intensa; tanto más, al comprobar que le había costado la vida al cabo mecánico Pablo Acha Fenés.

A los mandos se encontraban los comandantes Isidoro López de Haro y Enrique Cárdenas; éste, abandonando precipitadamente su asiento, corrió a la torreta superior, para como otros desde las ventanas, mostrar pañuelos blancos a los agresores con el fin de que cesara el ataque. Ya fuera por esto, o porque las ráfagas eran de advertencia –¡trágica advertencia!– el caso es que formados los cazas a ambos lados de su víctima, por señas le indicaron que se dirigiera a Rabat donde tomó tierra.

Formando parte de la tripulación, junto a los ya citados, se encontraban el sargento radio Ismael Rodriguez Pascual y el cabo mecánico José Gómez Claros; viajando también el teniente coronel Servert, el comandante Huarte Mendicoa, dos capitanes S.T. y dos civiles (un ingeniero de minas y un catedrático).

Tras el aterrizaje, el Junkers con las ruedas pinchadas quedó paralizado en un extremo del campo. Inmediatamente llegaron militares franceses que, sin poder creer la trascendencia de la "intimidación" –se contaron más de 20 impactos– evacuaron el cadáver de Acha y a López de Haro a quien una esquirla había herido en la espalda.

Se espera que, tan pronto sea reparado el avión, pueda regresar a la Península

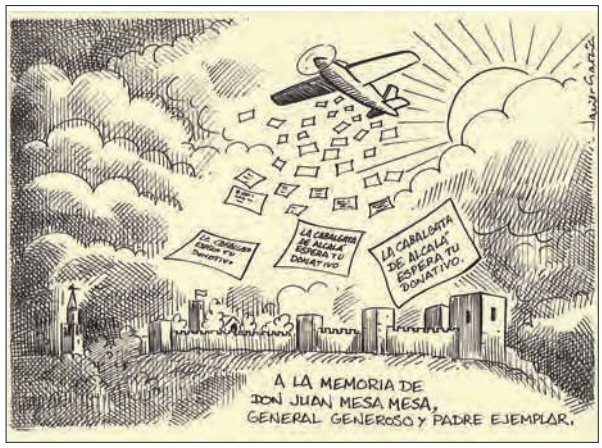
Nota de El Vigía: Cuatro días después, aquel avión que se bautizaría como "Cabo Acha", pilotado por el comandante Enrique de la Puente –el célebre "Pontón"– se incorporaba a su escuadrilla en Cuatro Vientos. Terminaba una pesadilla que el hoy teniente honorario José Gómez Clarós (foto), felizmente entre nosotros, gozando de sus envidiables 92 años, como testigo presencial de los hechos, nos narraba pormenorizadamente. En el próximo número de "Aeroplano", sin limitación de espacio, daremos cuenta pues de su fecunda vida aeronáutica militar y civil.

Hace 52 años
Reyes Magos

Alcalá de Guadaira 6 enero 1959

Conforme al programa establecido, preparado con un mes de antelación, esta madrugada, SS.MM los Reyes Magos, acompañados de sus correspondientes pajes vistosamente ataviados, personalmente han hecho entrega de los regalos a muchísimos niños, en sus propias casas de este municipio sevillano. Lógicamente, la emoción de los pequeños fue inenarrable. Tan feliz idea, había partido del capitán del Ejército del Aire Juan Mesa Mesa y un grupo de jóvenes amigos.

Nota de El Vigía: Tal fue el éxito alcanzado, que al año siguiente se organizó una vistosa cabalgata con banda de música y todo, precedida días antes, de la lógica cuestación, realizada por un montón de chicas acompañadas de la música y con el ya comandante Mesa, sobrevolando Alcalá en una avioneta desde la que se arrojaron miles de pasquines anunciadores.



Emocionado, sin duda, por el entusiasmo con que acogían los Reyes, aquellos niños, padres y abuelos, en la cabalgata de 1970 Mesa encarnó al Rey Gaspar. Perfecto en su papel, muy pocos adivinarían que se trataba de un prestigioso aviador, quien en sus inicios, había salvado su vida en paracaídas, para contraer matrimonio con María Luisa, una mujer que adoraba y que felizmente le dio ¡13 hijos!.

El general de división "Juanito" Mesa nos dejó, –ahora hará un año– el 27 de marzo de 2010.

En cuanto a la tradición de los Reyes Magos, desde hace muchos años, nuestra Aviación Militar ha vibrado en tal festividad. Prescindiendo del camello y haciendo uso del aeroplano –que es más rápido– tenemos constancia de la emocionante y festiva llegada de Gaspar, Melchor y Baltasar a distintos aeródromos donde la chiquillería les esperaba. Por contra, no queremos dejar de recordar a aquel Ju-88 de Albacete, que en vuelo a Tetuán, en busca de juguetes aquellos años de carestía, al sufrir un trágico accidente, privó a algunos niños de regalos y de padres. Nuestro querido coronel Matías Luengo fue uno de ellos.

Hace 40 años
Formándose

Davis Monthan (Arizona) USA febrero 1971

Despedidos por el embajador USA en Madrid, Mr. Robert C. Hill, se encuentran ya en esta base los ocho capitanes del ej´ercito del aire español que se instruirán en el pilotaje del poderoso cazabombardero "Phantom" hasta alcanzar la aptitud de profesor. Veámoslos en la imagen. De izquierda a derecha Santiago San Antonio, Miguel Ruiz Nicolau, José Antonio Mingot, Fernando de Arteaga, Francisco Mira, Santiago Fernández de Bobadilla, Juan Antonio Remírez de Esparza y Joaquín Castro.

Vaya desde estas líneas nuestro deseo de felices vuelos.

Hace 60 años

San Javier enero 1950

Colección S. Guillén.

Con esta alegre estampa, felicita las Pascuas y Año Nuevo, la Dirección General de Aeropuertos, Sector de Obras de San Javier.

SUSCRÍBASE A

REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA

FUNDADA EN 1932

POR 18,12 EUROS AL AÑO (DIEZ NUMEROS)*
(IVA y gastos de envío incluidos)

Recorte o copie este cupón y envíelo a REVISTA DE AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA,
c/ Princesa 88, bajo. 28008 Madrid
(Puede suscribirse llamando al teléfono 91 550 39 25–91 550 39 16 o remitiendo un fax al número 91 550 39 35)
revistadeaeronautica@ea.mde.es

Si, deseo suscribirme a la **Revista de Aeronáutica y Astronáutica**

❒ Por el periodo de un año completo (de enero a diciembre) .....

Nombre y Apellidos..... DNI .....

Calle o plaza ..... Código postal .....

Ciudad..... Provincia/País ..... Teléfono.....

Modos de pago:

❒ Giro postal

❒ Cheque a nombre de Revista de Aeronáutica y Astronáutica

❒ Domiciliación bancaria (sólo para residentes en España)

Datos bancarios (si ha elegido la última opción).

Entidad Oficina D.C. Número de cuenta

❒❒❒❒ ❒❒❒❒ ❒❒ ❒❒❒❒❒❒❒❒❒❒

Fecha y firma

Internet y nuevas tecnologías

Roberto Plá
Teniente coronel de Aviación
http://robertopla.net/

HARDWARE

LO MENOS QUE SE VENDE EN PC

La miniaturización es el signo del progreso electrónico. Desde hace décadas ha marcado la evolución de las generaciones de ordenadores provocando la transformación del mundo. Para saber donde nos encontramos, o al menos para intentar hacernos una idea, hay que echar un vistazo a los ordenadores compatibles más pequeños: lo menos que se vende en PC.

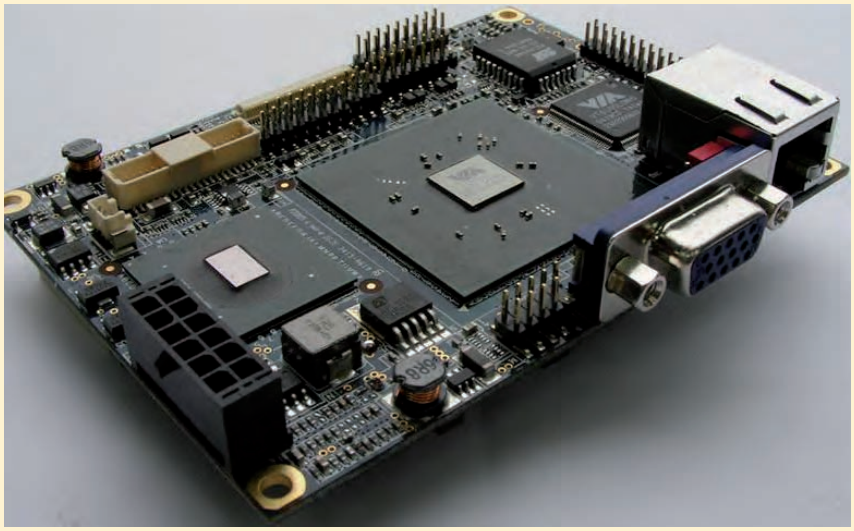
Desde que las tarjetas de memoria cuentan con capacidades medidas en Gigas el disco duro ha dejado de ser necesario en un equipo miniaturizado, ya que una versión ligera del Sistema operativo Linux puede ocupar apenas 140 Megas.

El tamaño de muchos de los PC,s miniaturizados viene determinado por el espacio que ocupan las conexiones necesarias para poder introducir y extraer información del equipo. Teclado, ratón, impresora, escaner y muchos otros periféricos pueden conectarse a través del estándar USB, los monitores modernos pueden conectarse por HDMI, una conexión que ocupa un espacio similar a una USB y las entradas y salidas de audio completan el equipamiento básico de un ordenador.

Muchos de los equipos más pequeños del mercado están basados en placas Mini-ITX, un formato de placa base desarrollado por VIA Technologies. Es un formato de origen propietario pero con sus especificaciones abiertas. De hecho, otros fabricantes tienen productos en este formato. Las placas ITX suelen tener unas dimensiones de 17x17 centímetros.

Pero hay equipos aún más pequeños. Pico-ITX es una placa de VIA Technologies anunciada en enero de 2007 con unas dimensiones de 10x7 centímetros, pero la última incorporación de esta familia de placas enanas es Mobile-ITX una placa de tan sólo 6x6 centímetros.

Este tipo de componentes permiten que haya un PC alojado en sitios que jamás habríamos pensado. Por ejemplo, cuando compramos un "disco multimedia" para grabar programas de la TV, en realidad estamos comprando un PC especializado en la tarea de grabar y reproducir video. Las cámaras de vigilancia y otros muchos dispositivos encierran un PC porque la fabricación y programación de un equipo estándar es mucho más sencilla que la de otro específico.



http://delicious.com/rpla/raa800a

CULTURA LIBRE

WIKIPEDIA CUMPLE 10 ANOS

La popular enciclopedia escrita por los usuarios cumple 10 años de existencia en la quinta posción de las webs más consultadas de internet. La enciclopedia que ha acabado con algunas enciclopedias digitales de pago, lleva aparejada a su éxito la polémica sobre su fiabilidad y la incertidumbre sobre su financiación y viabilidad.

En la fiabilidad, Wikipedia ha mejorado sus mecanismos de control del vandalismo y elevado los requisitos de referenciación y demostrabilidad en sus artículos en busca del ansiado 'punto de vista neutro', tan difícil de encontrar en algunos temas.

En el campo económico Wikimedia, la organización matriz de la que dependen las diferentes webs de la familia de Wikipedia es una fundación sin ánimo de lucro en Estados Unidos y su presidente y fundador, James Wallas, ha finalizado el año 2010 con una recaudación de aportaciones que cubre el presupuesto de la misma para 2011.

Como en otros aspectos de la red, los contenidos en castellano no ocupan el lugar que le corresponde a nuestra lengua en el mundo y en el aspecto aeronáutico hay mucho trabajo por hacer. Antes nos gastábamos una importante cantidad de di-

nero en comprar una enciclopedia de papel para que nuestros hijos hicieran los deberes. Hoy podemos dedicar una cantidad insignificante a apoyar Wikipedia y sobre todo podemos contribuir escribiendo o mejorando un artículo que quizás un día usarán nuestros hijos o nietos para sus deberes escolares.

http://delicious.com/rpla/raa800b

INTERNET

DELICIOUS SE ESTREMECE

El pasado mes una noticia sobre el servicio de enlaces donde residen las referencias de esta sección disparó mis alarmas. Delicious es un servicio gratuito que permite almacenar en la red una colección de enlaces, marcadores o páginas favoritas, según como quiera cada uno llamarlos. El motivo por el que elegí este servicio para alojar las referencias de los artículos de Revista de Aeronáutica y Astronáutica es que es accesible, gratuito, dispone de un API para recuperar los datos y usarlos de diferentes formas, además las etiquetas son un sistema muy práctico para clasificar y recuperar los enlaces. Pero sobre todo contaba con la garantía de Yahoo, uno de los gigantes de la red.

Al parecer, los ejecutivos de Yahoo no han conseguido encontrar la forma de hacer negocio con un servicio calificado de 'minoritario' y lo han puesto a la venta. La noticia sonó a cierre y muchos usuarios se aprestaron a probar otros servicios similares como Diigo, pero Yahoo salió al paso de los rumores asegurando que aunque Delicious estaba a la venta no tenía intención de cerrarlo ni modificar su funcionamiento básico.

http://delicious.com/rpla/raa800c

HACKING

EL EFECTO DOMINO

A través de la red Twitter me llegó la noticia de que Gawker había sido asaltado y sus bases de datos robadas por unos hackers que las subieron a un servidor Torrent, es decir quedaron expuestas en una de las más populares redes P2P de intercambio de archivos.

La empresa publicó en su página un comunicado que decía:

"Nuestras bases de datos de usuarios parecen haber estado en peligro. Las contraseñas están encriptadas, pero las sencillas pueden ser vulnerables a un ataque de fuerza bruta. Usted debe cambiar su contraseña en Gawker y en cualquier otro sitio en el que haya utilizado la misma."

El lector de estas líneas se preguntará qué demonios es Gawker, que es justamente lo mismo que pensé yo, que jamás había oído ese nombre pero me enteré de que es la compañía a la que pertenecen Gizmodo y Lifehacker, dos sitios de referencia a nivel mundial para interesados en nuevas tecnologías.

Eso puede tener implicaciones insospechadas. Muchos de los blogs más populares en español toman una parte de sus noticias de otros blogs de referencia a nivel mundial.

Si tienen una cuenta en esos blogs o sistemas de noticias, su clave encriptada puede estar ahora en manos de unos hackers. Si la contraseña es "débil", desencriptarla puede ser cuestión de horas o días. Si el usuario de esa clave usa la misma clave en varios sitios, esos otros sitios pueden quedar comprometidos. Si uno de esos sitios es su popular blog, las cuentas de usuarios del mismo también pueden estar comprometidas.

Y ahí es donde duele. ¿Tenemos nosotros cuentas en alguno de los blogs o sistemas en peligro?, ¿Usamos en ese sistema la misma clave de acceso que en otros sistemas? ¿Formamos parte de la cadena de inseguridad?.

Utilizar claves 'fuertes' no es solo una medida de protección personal, también es un deber social. Ahora deje de leer esto y vaya a revisar sus claves.

http://delicious.com/rpla/raa800d

Enlaces

Los enlaces relacionados con este artículo pueden encontrarse en las direcciones que figuran al final de cada texto

¿sabías que...?

• ha sido autorizada la ratificación por España del Protocolo por el que se modifica el Protocolo sobre las disposiciones transitorias, anejo al Tratado de la Unión Europea, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica, firmado en Bruselas el 23 de junio de 2010? (Ley Orgánica 9/2010, de 22 de diciembre. BOE núm. 311, de 23 de diciembre de 2010)..

• las dotaciones de Defensa decrecen el 7 por 100 en un contexto de fuerte recesión económica?
Las prioridades del presupuesto serán seguridad y operatividad. (Revista Española de Defensa núm. 267, de octubre de 2010).

• España lidera el desarrollo de un laboratorio desplegable de segunda generación dentro del programa BIODEP de la Agencia de Defensa Europea?
El principal objetivo del programa BIODEP es mejorar la detección, la identificación, el seguimiento y el análisis de agentes biológicos a nivel europeo. (Revista Española de Defensa núm. 267, de octubre de 2010).

• la Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa asume nuevas competencias sobre las publicaciones y las bibliotecas del Departamento?
La Dirección General de Relaciones Institucionales de la Defensa pasa a depender directamente de la ministra y será responsable de la política cultural del Departamento. (Revista Española de Defensa núm. 267, de octubre de 2010).

• se modifica la disposición adicional única del Real Decreto 970/2007, de 13 de julio, por el que se modifica el Reglamento General de recompensas militares, aprobado por Real Decreto 1040/2003, de 1 de agosto?
El jefe de Estado Mayor de la Defensa, el subsecretario de Defensa y los jefes de Estado Mayor de los Ejércitos, cada uno en el ámbito de sus respectivas competencias, iniciarán de oficio los procedimientos necesarios para la concesión de Cruces del Mérito Militar, del Mérito Naval y del Mérito Aeronáutico, con distintivo rojo, al personal que se haya hecho acreedor de dichas recompensas. (RD 1674/2010, de 10 de diciembre. BOD núm. 242, de 15 de diciembre de 2010).

• el "Premio Extraordinario de Defensa 2011" ha sido concedido a los militares que participaron en las operaciones de las Fuerzas Armadas españolas en Bosnia-Herzegovina?
El premio está dotado con figura en bronce de Miguel de Cervantes y 12.000 euros. (Orden DEF/2927/2010, de 12 de noviembre. BOD núm. 225, de 18 de noviembre de 2010).

• han sido convocados los Premios Defensa 2010?
Se convocan en las siguientes modalidades: Trabajos de investigación, Medios de Comunicación Social y Premio "José Francisco de Querol y Lombarder" para trabajos sobre Derecho Militar y Derechos humanitarios. (Orden DEF/3265/2010, de 10 de diciembre. BOD núm. 248, de 23 de diciembre de 2010).

• ha sido creada la Unidad de apoyo a heridos y familiares de fallecidos y heridos en acto de servicio de las Fuerzas Armadas?
La Unidad de apoyo a heridos y familiares de fallecidos y heridos en acto de servicio, en adelante "Unidad de Apoyo", estará integrada en la División de Apoyo al Personal de la Dirección General de Personal. (OM 71/2010, de 15 de diciembre. BOD núm. 244, de 17 de diciembre de 2010).

• han sido regulados los procedimientos para evaluar la competencia lingüística en los idiomas extranjeros considerados de interés para las Fuerzas Armadas?
Los idiomas que se consideran de interés son: alemán, árabe, francés, inglés, italiano, portugués, ruso y aquellos otros que declare como tales el ministro de Defensa? (OM 64/2010, de 18 de noviembre. BOD núm. 229, de 24 de noviembre de 2011).

• se han aprobado las normas particulares de desarrollo y ejecución para la determinación de la competencia lingüística en los idiomas extranjeros considerados de interés por las Fuerzas Armadas?
Con carácter general, las pruebas se estructurarán conforme a los siguientes niveles: Nivel Funcional, Nivel Profesional y Nivel Experto. (Instrucción 75/2010, de 20 de diciembre, del subsecretario de Defensa. BOD núm. 249, de 24 de diciembre de 2010).

• ha sido modificada la Orden DEF/3537/2006, de 13 de noviembre, por la que se crea el Instituto Tecnológico "La Marañosa"?
La modificación consiste en que el Instituto Tecnológico "La Marañosa" pasa a depender de la Dirección General de Armamento y Material, en vez de serlo de la Subdirección General de Tecnología y Centros de la Dirección General de Armamento y Material. (Orden DEF/3321/2010, de 17 de diciembre. BOD núm. 253, de 30 de diciembre de 2010).

• ha sido creada la Sede Electrónica del Centro Nacional de Inteligencia?
La finalidad de la SELCNI es disponer de un punto de acceso electrónico, desde las redes de telecomunicaciones, donde el CNI ofrecerá a los ciudadanos todas las actuaciones, procedimientos y servicios que requieran la autenticación del CNI o de los ciudadanos por medios electrónicos, con las debidas garantías jurídicas en cuanto a las condiciones de confidencialidad, integridad y disponibilidad de las informaciones y

¿sabías que...?

comunicaciones que se realicen a través de la SELCNI. (Resolución 1AO/38263/2010, de 1 de diciembre del Centro Nacional de Inteligencia. BOD núm. 254, de 31 de diciembre de 2010).

- han sido modificados códigos de identificación orgánica del Ministerio de Defensa? (Resolución 438/17693/2010, de 18 de noviembre, del subsecretario de Defensa. BOD núm. 231, de 26 de noviembre de 2010).

- se han delegado las facultades en materia de contratación del ministro y del secretario de Estado que no han sido desconcentradas en el Real Decreto 1053/2010, de 5 de agosto?
En primer lugar, concentrar en el secretario de Estado de Defensa, distintas competencias contractuales entre las que destacan la de dictar la orden de proceder para la iniciación de determinados expedientes; autorizar los contratos de elevada cuantía a los titulares de los organismos autónomos; aprobar el plan anual de contratación y establecer modelos de pliegos de cláusulas administrativas particulares, como responsable de la dirección, impulso y gestión de la política económica.
A continuación, delegar en el Director General de Asuntos Económicos las facultades necesarias para establecer una doctrina, unos procedimientos y unas herramientas de contratación entre las que cabe resaltar la encomienda de gestión y la aprobación de costes y precios de las empresas que participan en programas de Defensa cuyos contratos se adjudiquen por procedimiento negociado o diálogo competitivo, nombrándole Autoridad de Precios en e l Ministerio de Defensa. (Orden DEF/3389/2010 de 28 de diciembre. BOD núm. 2, de 4 de enero de 2011).

- ha sido modificada la Orden DEF/2424/2004, de 20 de julio, por la que se delegan competencias en autoridades del Ministerio de Defensa?
Se delegan en el subdirector general de Patrimonio Histórico-Artístico las competencias relacionadas con salidas, depósitos y asignaciones de fondos integrantes de patrimonio histórico documental y museístico. (Orden DEF/3450/2010, de 28 de diciembre. BOD núm. 4, de 7 de enero de 2011).

- se ha publicado el suplemento al convenio sobre el apoyo logístico y el perfeccionamiento conjunto del sistema de armas LEOPARD, de 30 de septiembre de 1969, en la versión del 15 de mayo de 1998? (BOE núm. 284, de 24 de noviembre de 2010).

- la OM 72/2010, de 17 de diciembre, desarrolla el RD 1516/2009. de 2 de octubre, por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo y se establece el certificado de aptitud de controlador militar?
Su objeto es establecer el proveedor militar de formación, los proveedores militares de servicios de tránsito aéreo y los centros médicos examinadores de la licencia comunitaria; así como determinar en el ámbito del Ministerio de Defensa, el establecimiento del certificado de aptitud de controlador militar, las condiciones para la expedición, suspensión y revocación de los certificados y el procedimiento de canje de los certificados concedidos. (BOD núm. 246, de 21 de diciembre de 2010).

- el EM del EA ha establecido el procedimiento para el canje de las habilitaciones y anotaciones, al que hace referencia el RD por el que se regula la licencia comunitaria de controlador de tránsito aéreo? (Resolución 700/18832/2010, de 17 de diciembre. BOD núm. 246, de 21 de diciembre de 2010).

- ha sido publicada una corrección de errores del RD 1133/2010, de 10 de septiembre, por el que se regula la provisión del servicio de información de vuelo de aeródromos (AFIS)? (BOE núm. 303, de 14 de diciembre de 2010).

- el aeropuerto de El Hierro ha sido designado como Aeropuerto Controlado y de Información de Vuelo, a efectos de la prestación de servicios de tránsito aéreo? (Orden FOM/2864/2010, de 13 de octubre. BOE núm. 270, de 8 de noviembre de 2010).

- se ha aprobado el Plan General de Acción Social del Personal Militar del Ministerio de Defensa y de sus Organismos Autónomos?
Tienen derecho a percibir ayudas de acción social: el personal militar profesional en activo o reserva; el personal militar retirado; los cónyuges viudos y los huérfanos siempre que cobren pensión de clases pasivas. (OMM 81/2010, de 21 de diciembre. BOD núm. 253, de 30 de diciembre. BOD núm. 253, de 30 de diciembre de 2010).

- el ISFAS ha actualizado el Anexo 1 de la Resolución 4BO/38276/2009, por la que se aprueba la Cartera de Servicios de Asistencia Sanitaria?
Este anexo 1 establece el límite de las ayudas en situaciones por traslado de enfermos, hospitalización psiquiátrica y otras actuaciones de salud mental y por suministro de productos sanitarios para diabéticos. Ahora se ha modificado el límite correspondiente a la ayuda por hospitalización psiquiátrica y del material fungible para bombas de insulina. (Resolución 4BO/38257/2010, de 9 de diciembre, del ISFAS. BOD núm. 247, de 22 de diciembre de 2010).

- el ISFAS ha publicado la convocatoria de turnos de vacaciones en la Residencia "Jorge Juan" de Alicante?
El plazo de presentación de la solicitud es desde el día 1 de febrero al 31 de marzo. (Resolución 4BO/17124/2010, de 4 de noviembre. BOD núm. 222, de 15 de noviembre de 2010).

- el ISFAS ha publicado la convocatoria de turnos de vacaciones en la Residencia "Ciudad Patricia" de Benidorm?
El plazo de presentación de solicitudes es desde el 1 de febrero al 31 de marzo. (Resolución 4BO/17125/2010, de 4 de noviembre. BO núm. 222, de 15 de noviembre de 2010).

Pre-flight checks

Huw Williams
Jane´s Defence Weekly.
Vol 47 .No 47. 24 november 2010.

Los modernos sistemas de simulación utilizados, principalmente en los Estados Unidos y el Reino Unido, para entrenar a las tripulaciones de helicópteros, introduciendo escenarios lo más reales posible al teatro de operaciones en el que van a actuar, básicamente Afganistán, son la base de este artículo.

Los sistemas pioneros son el US Army´s Joint Multinational Readiness Center (JMRC), donde se combinan las maniobras a realizar, para coordinar un ejercicio lo más completo posible; el RAF´s Medium Support Helicopter Aircrew Training Facility (MS-HATF), utilizado por la fuerza aérea inglesa para adaptar a las tripulaciones, del Chinook, AW 101 Merlin, y el Puma, en él participan también tripulaciones holandesas, danesas y australianas, y el Thales Lynx Aircrew Training Service (LATS), utilizado por la armada británica, para las tripulaciones de la plataforma AH. 7/9A Lynx.

Más innovadores son los sistemas móviles, como el Aviation Combined Arms Tactical Trainig (AVCATT), empleado por el ejército de tierra y guardia nacional, instalado en dos tráileres fácilmente transportables, y el Virtual Dooor Gunter Trainer (VDGT), diseñado para la coordinación entre las tripulaciones y los tiradores colocados en las puertas de los helicópteros UH-60 y CH-47.

◇◇◇

An Expeditionary Force Searches for Balance

Marc V. Schanz
AIR FORCE Magazine. November 2010.

Los cambios transcendentales experimentados en la fuerza aérea expedicionaria de los Estados Unidos, es el eje de este extenso artículo, donde se analiza en profundidad la transformación que en estos últimos años ha tenido que soportar este complejo sistema de fuerza, para adaptarse tanto a los nuevos requerimientos derivados de los nuevos teatros donde operar, como del no menos importante recorte presupuestario al que se debe hacer frente.

Se analiza la repercusión del nuevo tratado START, que reducirá la flota a 60 bombarderos con capacidad nuclear, y a 420 misiles balísticos intercontinentales, lo que implicará que parte de la flota de B-52, realice misiones solo convencionales.

También se estudia el esfuerzo que ha supuesto el aumento de personal en Afganistán, 30.000 hombres, y la reducción en 80.000 en Iraq; teniendo presente la importante participación de la flota de C-17, realizando operaciones de carga y descarga de treinta minutos, así como el excelente resultado de los primeros C-5M operativos, equipados con nueva aviónica y planta de potencia.

◇◇◇

Airborne Early Warning in Asia-Pacific Rebooted

Tim Robinson
Military Technology. Vol 34 No 11. November 2010.

Como se dice en la introducción del artículo, la entrada en servicio del Boeing E-3 AWACS ha proporcionado una verdadera "fuerza multiplicadora" para el poder aéreo. Ideado en la etapa de la Guerra Fría, esta plataforma de radar aerotransportado ha revolucionado la guerra aérea, adelantando el horizonte de visión de las posibles amenazas, con lo que la coordinación para adecuar una respuesta se ve claramente intensificada.

Sin embargo, hasta hace relativamente poco tiempo, el E-3 y su homólogo ruso el Il-76 Mainstay, han copado el mercado en aquellos países que deseaban disponer de una plataforma de AEW de gama alta, uno de sus principales inconvenientes es el elevado coste de estos sistemas, por lo que se adoptan soluciones imaginativas, entre otras la de operar flotas conjuntas, como tiene actualmente la OTAN, ya que muchos países no pueden acceder a una flota propia.

El artículo expone de manera extensa las soluciones que los países del área Asia-Pacífico, están adoptando para acceder a estos costosos sistemas de armas.

◇◇◇

Nouvel audit pour le parc d´hélicoptères

Jean-Marc Tanguy
AIR & COSMOS. No 2243 – 3 décembre 2010.

La flota de helicópteros de las fuerzas armadas francesas es quizás la más numerosa de entre los países europeos, contando con 511 aparatos, aunque presenta una carencia en plataformas pesadas (como los CH-47 y EH -101 británicos e italianos, o los CH-53 alemanes), todos ellos están coordinados bajo un mando interarmas, que se encarga de su empleo efectivo.

Para que la eficiencia de esta flota sea realmente rentable, desde hace algún tiempo el empleo de estos medios se combina entre los tres ejércitos, así existen helicópteros del ejército de tierra operando embarcados en la armada francesa, así como sistemas EC725 Caracal del ejército de tierra y de la fuerza aérea, operando para la armada, ello es consecuencia entre otras razones del sistemático retardo en la entrega del nuevo sistema NH90.

Asimismo la vida operativa de algunos sistemas (Puma y Gazelle de primera generación), está planteando la necesidad de afrontar nuevos programas de modernización, para poder hacer frente a los retardos en la entrega de los nuevos sistemas.

◇◇◇

Bibliografía

RESCATE. REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONAUTICA. Volumen de 24 páginas de 29.7x21 cm. Edita el Circulo Aeronáutico Jesús Fernández Duro, C/Gregorio Aurré, 7, 1º, 33930 La Felguera (Asturias).http://www.circuloaeronautico.com

Saludamos y damos la bienvenida a una nueva revista en cuya primera página escrita de su primer número afirma que "no tiene otra intención que recordar la Historia de la Aviación para que las nuevas generaciones conozcan el gran esfuerzo de imaginación y valor que tuvieron que realizar sus predecesores para, en tan poco tiempo como el transcurrido desde el primer vuelo homologado, haber pasado de volar unos metros en circuito cerrado a alcanzar los infinitos reinos del espacio. Y esto sin olvidarnos en absoluto de aquellos pioneros de los más ligeros que el aire. A reconstruir aquellos hechos y recuperar los nombres a ellos asociados..." En este primer número incluyen los siguientes artículos: Jesús Fernández Duro. Breve biografía para recordarle; I Centenario de la muerte del primer aviador español; Un puente en el aire. La primera operación aérea humanitaria; Caballero del aire, Franz Stigler. Un rastreo de la historia; Asientos eyectables. Un recurso fiable en caso de emergencia; Al rescate del cine: Infierno en las nubes; y Más allá de los límites: La conquista del aire (1ª parte). Invitan a todos los que comparten la pasión por la Historia a participar en ese proyecto que acaban de iniciar enviando sus colaboraciones que incorporarán a sus fondos y los irán publicando en próximos números. Le deseamos larga vida a esta nueva publicación.

JORGE CHAVEZ. CENTENARIO DE LA HAZAÑA DEL CRUCE DE LOS ALPES (1910-2010). Oscar Gregorio Gagliardi Kindlimann. Volumen de 300 páginas de 33.3x24cm. Edición especial en español, inglés, francés e italiano de la Universidad Alas Peruanas (UAP), Avenida Cayetano Heredia, 1092, Lima 11 (Perú). http://www.uap.edu.pe // webmasgter@uap.edu.pe

Al cumplirse el centenario de la muerte del peruano Jorge Chaves Dartnell se publica este libro para honrar la memoria de este pionero de la Aviación mundial. Cuarto de los seis hijos del matrimonio peruano de Manuel Gaspar Chávez Moreira y María Rosa Isabel Ramona Dartnell Guisse, nació en París el 13 de junio de 1887, a donde sus padres habían emigrado, tres años antes, por la situación política en Perú y por los problemas derivados de la Guerra del Pacífico con Chile. La buena situación económica paterna le permitió recibir una buena educación. Siguió sus estudios de ingeniería en París obteniendo el título en 1909. Destacó como atleta en carreras largas. Durante su vida de estudiante, se había mantenido pendiente de las proezas que se iban produciendo en la naciente actividad aérea y, ya con el título de ingeniero, se dedica a esa actividad empezando como encargado de mantenimiento de los aeroplanos. En

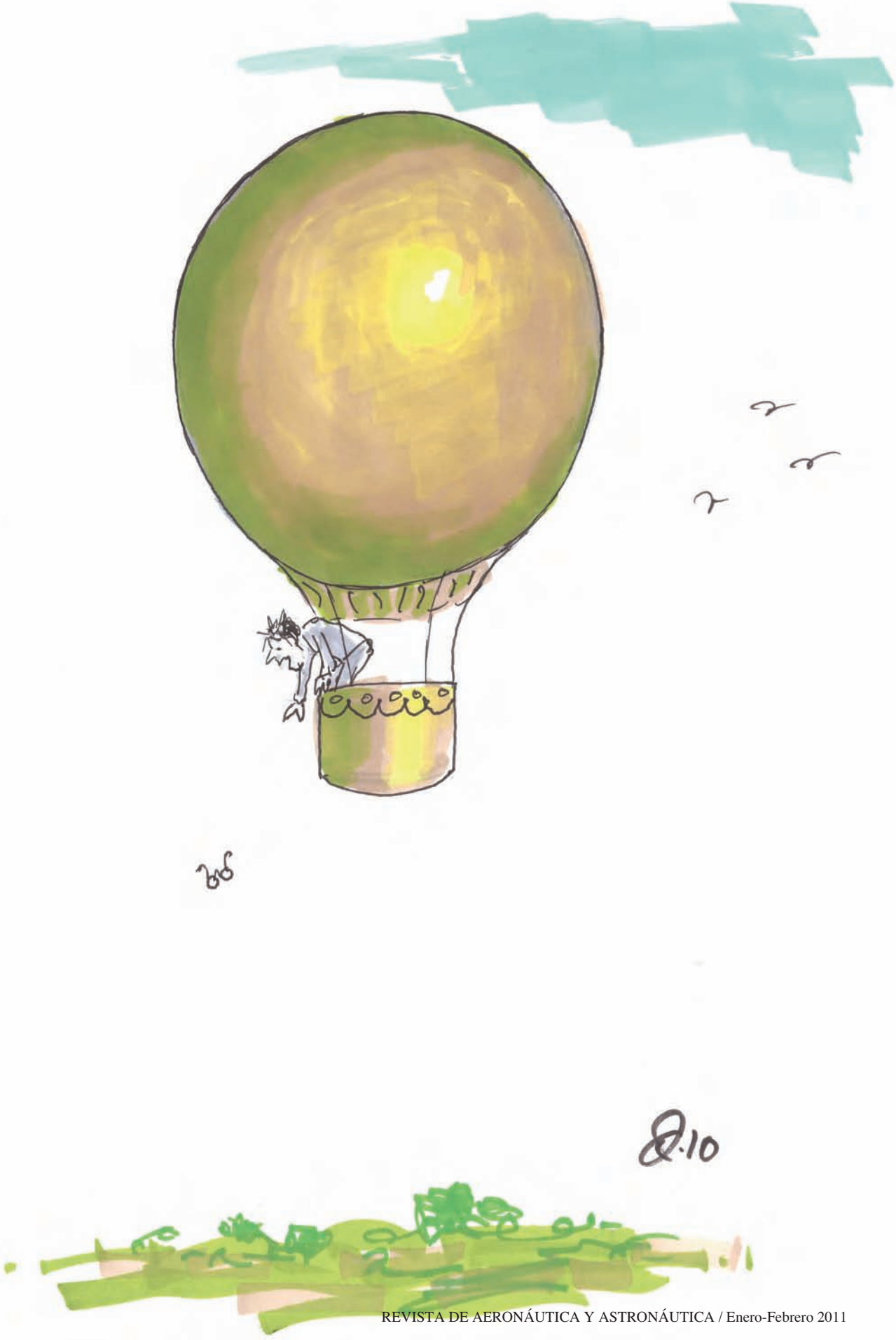
1910 recibe su licencia como piloto internacional, lo que le permitió participar en diferentes competiciones aéreas, pasando a engrosar las filas de los pioneros de la aviación, hasta obtener el record mundial de altura y a participar, en la travesía entre Briga (Suiza) y Milán (Italia), y coronarse como vencedor en la hazaña del cruce de los Alpes, el 23 de septiembre de 1910, en un avión Bleriot XI. Después de atravesar los Alpes, cuando iba a aterrizar en Domodossola (Italia) para reabastecerse de combustible y proseguir el vuelo a Milán, las alas del Bleriot se desprendieron parcialmente y se precipita estrellándose contra el suelo. El piloto es recogido con vida y trasladado al hospital donde moriría cuatro días después.

CARTOGRAFIA HISPANICA. IMAGEN DE UN MUNDO EN CRECIMIENTO 1503-1810. Dirección y coordinación: Mariano Cuesta Domingo y Alfredo Surroca Carrascosa. Real Sociedad Geográfica, Real Liga Naval Española y Grupo Investigación Complutense "Expansión Europea". Volumen de 587 páginas de 23.44x16.5 cm. Edita el Ministerio de Defensa, Secretaría General Técnica. Catálogo de Publicaciones Oficiales del Ministerio de Defensa. http://www.060.es

En el año 2009 apareció la obra "Cartografía medieval hispánica. Imagen de un mundo en construcción" que se considera precedente a la que hoy presentamos, tanto cronológica como temáticamente, y que fue el resultado de la cooperación de la Real Sociedad Geográfica y la Real Liga Naval Española. Un año después a las citadas instituciones se han unido la colaboración de la Armada Española, canalizada a través del Instituto de Historia y Cultura Naval, y la aportación del Grupo de Investigación Complutense "Expansión Europea". El resultado de reuniones de trabajo y también de un Seminario Internacional, celebrado en marzo de 2010, es el presente libro. Sus 19 capítulos están escritos por numerosos profesores e investigadores con una temática heterogénea: la cartografía hispánica (de España y de Portugal, de América y de Oriente, etc.), la cartografía impresa y grabada a diferentes escalas, por distintos procedimientos (en plano o en globo), el estudio de la cartografía realizada, a lo largo del período 1503-1810, por los mejores expertos y por los entusiastas improvisadores, para llegar a los más experimentados científicos. El descubrimiento del Nuevo Mundo repercutió sobremanera en el desarrollo no sólo de la náutica, sino también de la cartografía elaborada en el Siglo de Oro español. Desde la Casa de Contratación, fundada en Sevilla en 1503, se llevó a cabo una ingente labor de enorme repercusión mundial. Las diversas aportaciones de navegantes y cartógrafos españoles del siglo XVI alcanzaron en sus traducciones y sus divulgaciones al inglés y otros idiomas una difusión y un uso común hasta el siglo XVIII. La fecha límite 1810 coincide con el proceso de independencia de los países americanos.

LOS VIGIAS DEL CIELO DE ESPAÑA. Jesús María Ruiz Vidondo. Biblioteca de Historia. Volumen de 288 páginas de 17x24 cm. Edita Sekotia S.L. C/Gamonal, 5, 1º 18, 28031 Madrid. http://www.sekotia.com

A pesar de la decepcionante primera impresión al abrir este libro y hallarse con una fotografía del entonces príncipe Don Juan Carlos de Borbón en la que en el texto de su pié se confunde el avión al que está subiendo, que no es un Lockheed T-33 sino un caza F-86 "Sabre" (C-5 en denominación del Ejército del Aire), luego nos encontramos con un trabajo con el encomiable empeño de difundir el conocimiento de la Historia de la Aeronáutica Española apoyándose en una abundante bibliografía. El autor inicia su relato con las leyendas que recogen las aspiraciones a volar de la humanidad, desarrollando en una primera parte los inicios de la aeronáutica, la Guerra de Marruecos, los Grandes Vuelos, la II Republica y la Guerra Civil; y en la segunda parte cuenta la fundación y el desarrollo del Ejército del Aire, los Acuerdos y relaciones con los Estados Unidos y la llegada a nuestros días. También incluye una breve historia de la Academia General del Aire y de la Base Aérea de Morón. No solo prima en la obra la parte bélica sino que dedica interesantes páginas a lo cultural, a los cambios orgánicos de la Institución, a los aspectos sociales que representa la aviación en la sociedad, así como a los económicos e industriales. En suma, en la lectura de esta obra el lector descubrirá, en forma abreviada, la historia de la aeronáutica española que estoy seguro le resultará interesante.



AEROPLANO

Especial. Año 2011. Nº 29

100 Años de Aviación Militar Española

TOTAL TECHNOLOGY

La mejor elección

100.000 puestos de trabajo a largo plazo asegurados; 22.000 en España; enormes implicaciones tecnológicas a otros sectores, incluyendo el sector civil; desarollo de nuevos conocimientos; desarollos industriales avanzados.

Eurofighter Typhoon, el principal programa de colaboración industrial en la historia de Europa.

Eurofighter Typhoon: garantiza la integridad de nuestras fronteras con absoluta superioridad frente a cualquier amenaza, presente y futura.

www.eurofighter.com

AleniaAeronautica
A Finmeccanica Company

BAE SYSTEMS

CASSIDIAN

Eurofighter Typhoon

nothing comes close